“Территориальной целостности Украины ничто не угрожает”

4-5 стор.

Пожежа умовна, взаємодія реальна

2, 6 стор.

Крила України

На варті неба України!

Друкований орган Міністерства оборони України

www.krula.com.ua

№ 27 (690) 1 – 5 липня 2013 року

НОВИНИ / КОМЕНТАРІ / ДОЗВІЛЛЯ / СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:



“Air Squadron” — в Україні

8-9 стор.



Шабля від Міністра та меч від Королеви

2,6 стор.



І боєць, і рятівник

5 стор.



Україна поставить до Китаю 1920 двигунів на 5,7 млрд доларів



Першим замовником китайського УТС L-15 з українськими двигунами стала Замбія. За наявною інформацією, Військово-Повітряні Сили Замбії підписали контракт на 6 літаків L-15. Hongdu L-15 – китайський навчально-бойовий літак, розроблений компанією Hongdu за сприяння ОКБ Яковлєва.

Літак оснащується двома українськими турбореактивними двигунами АІ-222-25Ф з форсажною камерою і сучасним бортовим обладнанням, у тому числі цифровою системою керування силовою установкою.

Голова Державного агентства з питань науки, інновацій та інформатизації Володимир Семиноженко на брифінгу в Кабміні повідомив, що Україна експортує в Китай двигуни для навчально-бойових літаків L-15 на 5,7 млрд доларів.

За словами Семиноженка, турбореактивний двоконтурний двигун був створений державним підприємством “Запорізьке машинобудівне конструктивне бюро “Прогрес” ім. Академіка А.Івченка” на замовлення компанії “HONGDU” (Китай) для навчально-тренувального літака “L-15 ”.

Почалися поставки двигунів за контрактом у 2001 році і мають завершитися в 2041-му. Загальний обсяг виробництва становить 5,7 млрд доларів США. Протягом згаданого періоду Україна планує поставити до Китаю 1920 двигунів і провести 3840 ремонтів.

Закінчення на 3 стор.

КАДРОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ

Шабля від Міністра та меч від Королеви



27 червня в Національному університеті оборони України імені Івана Черняховського на стройовому плацу відбулася урочиста церемонія випуску військових фахівців оперативно-стратегічного та оперативно-тактичного рівнів підготовки.

Найуспішнішим офіцерам університету Міністр оборони України Павло Лебедєв вручив дипломи з відзнакою, а на кращих випускників оперативно-стратегічного та оперативно-тактичного рівня підготовки чекали справжні сюрпризи. Відповідно, полковник Андрій Голованов отримав від Надзвичайного та Повноважного Посла Об'єднаного Королівства Великої Британії в Україні Саймона Сміта перехідний меч королеви Великої Британії, а керівник вітчизняного оборонного відомства Павло Лебедєв вручив перехідну шаблю часів Богдана Хмельницького полковнику Євгену Ковальчуку.

Крім того, разом з аташе з питань оборони при Посольстві Китайської Народної Республіки в Україні старшим полковником Чжао Лян, Павло Лебедєв вручив диплом "магістра" за спеціальністю "Державне воєнне управління" офіцеру Збройних сил Китайської Народної Республіки підполковнику Лю Жунбао.

Закінчення. Початок на 6 стор.

УКРАЇНА-НАТО

Перспективи
стратегічного воєнного партнерства

Триває участь делегації Збройних Сил України на чолі із начальником Генерального штабу генерал-полковником Володимиром Заманою у конференції НАТО з питань перспектив стратегічного воєнного партнерства

Члени української делегації взяли участь у обговорюванні актуальних питань розвитку партнерства в умовах сучасних викликів і загроз спільній безпеці, а також перспектив та можливостей співпраці з Альянсом після завершення операції Міжнародних сил сприяння безпеці в Афганістані.



Начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України взяв участь у відкритих дискусіях стосовно майбутнього партнерських відносин з НАТО та перспектив регіонального партнерства.

Делегація Збройних Сил України взяла участь у робочому синдикаті "Партнери, як слідопити: функціональне співробітництво в комплексній області безпеки".

ТРЕНУВАННЯ

Пожежа умовна, взаємодія реальна

На Житомирщині, на базі об'єднаного центру зберігання авіаційних засобів ураження, озброєння та військової техніки Повітряних Сил Збройних Сил України, де командиром полковник Юрій Білецький, відбулось тренування щодо ліквідація наслідків надзвичайної ситуації техногенного та природного характеру.

У взаємодії з підрозділами Державної служби з надзвичайних ситуацій, органами місцевої влади особовий склад Об'єднаного центру практично відпрацював дії з організації гасіння пожежі на прилеглих до військового об'єкту територіях, ліквідації пожежі на технічній території частини, надання медичної допомоги та евакуації поранених.



Захід пройшов під керівництвом заступника командувача з логістики – начальника логістики Командування Повітряних Сил ЗС України генерал-лейтенанта Володимира Шатова. На тренуванні були присутні перший заступник голови Житомирської облдержадміністрації Микола Олещенко, виконуючий обов'язки начальника управління ДСНС України у Житомирській області полковник цивільного захисту Василь Кучин.

За легендою тренування, через випалювання трави сталося загоряння рослинності на полях Житомирського району, внаслідок різкого підвищення температури повітря, вогонь лісовими та степовими масивами поширився на прилеглі до Центру зберігання території. Виникла загроза перекидання вогню на технічну територію військової частини, де зберігаються авіаційні засоби ураження...

Тренування проводилося у кілька етапів. На кожному з них перевірялися дії особового складу при реагуванні на різні кризові ситуації, що були передбачені легендою навчань та можуть мати місце в реальному житті.

Були задіяні понад 150 чоловік особового складу Повітряних Сил та більше 20 одиниць техніки, зокрема, пожежні автомобілі, спецтехніка, вертоліт Мі-8МТ з водозливним пристроєм.

Закінчення на 6 стор.

НА НАВЧАННЯХ

Навички відточують практикою!



Днями на Київщині відбулось двостороннє командно-штабне навчання, що проводилося у три етапи. Протягом трьох діб було відпрацьовано єдиний алгоритм дій з підготовки та ведення бойових дій в ході посилення прикриття визначених важливих об'єктів держави. Частини були приведені в повну бойову готовність. Підрозділи зенітної ракетної бригади відпрацювали здійснення маршів. Авіаційні підрозділи здійснювали перебазування на оперативний аеродром. Також було відпрацьовано питання управління діями бригад під час роботи по порушникам повітряного простору держави.



Захід проходив під керівництвом командира Повітряного командування "Центр" – заступника Командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майора Аркадія Вашутіна. В ході проведення завершального етапу навчань відпрацьовано практичні заходи з відбиття засобів повітряного нападу противника авіацією, та нанесення ударів по об'єктах умовного противника. При цьому зенітні ракетні війська успішно виконали поставленні завдання в умовах посилених радіозавад.

– Проведення такого рівня навчань актуальні та необхідні, адже тільки на практиці можливо вдосконалити льотний вишкіл особового складу і дослідити можливості удосконалення системи вогню бригади на малих та гранично малих висотах, а також питання практичної взаємодії зенітних ракетних військ з винищувальною авіацією в ході посилення прикриття важливих об'єктів держави, – зазначив генерал-майор Аркадій Вашутін.

Комплекс проведених заходів дозволив відпрацювати поставленні завдання на високому рівні, навчальні цілі досягнуті.

Любов Киналь. м.Васильків

УТОЧНЕННЯ ДО ОГОЛОШЕННЯ

Вінницької міської ради про проведення земельних торгів у формі аукціону *(№ 25 за 17-21 червня 2013 року)*

Стартовий розмір річної плати за користування земельною ділянкою: 13 076,02 грн. (тринадцять тисяч сімдесят шість гривень 02 копійки).

Розмір реєстраційного внеску: 573 грн. 50 коп.

Розмір гарантійного внеску: 653 грн. 80 коп. (шістсот п'ятдесят три гривні 80 копійок).

Крок аукціону: 65,00 грн. (шістдесят п'ять гривень 00 копійок).

ЄВРОІНТЕГРАЦІЯ

“Ми з надією дивимося на майбутній Саміт у Вільнюсі”

Віктор Янукович взяв участь у другому пленарному засіданні Глав держав “Вишеградської четвірки” (Польщі, Словаччини, Угорщини, Чехії) та України. Засідання відбувалося у резиденції Президента Республіки Польща Броніслава Коморовського у м.Вісла.



Під час зустрічі Президент України наголосив, що Україна налаштована на виконання всіх пунктів Плану дій щодо підписання Угоди про асоціацію під час Вільнюського саміту “Східного партнерства”. Глава держави також наголосив на важливості для України сприяння “Вишеградської четвірки” у реалізації євроінтеграційних прагнень.

“Ми з надією дивимося на майбутній Саміт, який відбудеться в листопаді цього року. Ми налаштовані на те, щоб виконати всі вимоги, які є до України”, – сказав Віктор Янукович на спільній прес-конференції Президентів після завершення засідання “В-4” та України.

“Ми добре усвідомлюємо, що той порядок денний, який Україна затвердила спільно з Європейською комісією, повинен бути виконаний до листопада. Переважна більшість законів буде прийнята на цьому тижні”, – сказав Глава держави.

Водночас він зазначив, що окремі закони потребують експертної оцінки, в тому числі, з боку Венеціанської Комісії. Зокрема, це стосується закону про прокуратуру. Ці закони можуть прийняти на початку наступної сесії парламенту у вересні.

У свою чергу, Президент Польщі Броніслав Коморовський зазначив, що під час саміту Віктор Янукович розповів про хід виконання Україною зобов’язань в контексті підписання Угоди про асоціацію з ЄС.

“Ми із задоволенням прийняли інформацію про те, що всі закони будуть направлені до парламенту і що Україна схвалить всі ці закони”, – сказав він.

Президент України Віктор Янукович подякував Президенту Польщі Броніславу Коморовському та Президенту Словацької Республіки Івану Гашпаровичу за підтримку в питаннях енергетичної безпеки.

“Ми задоволені цією співпрацею. Диверсифікація постачання газу, яка буде в Україні, в цілому сприятиме економікам наших країн”, – сказав Президент.

Під час зустрічі йшлося також про підписання меморандуму щодо створення газового ринку країн “В-4”.

“Це важливо з точки зору енергетичної безпеки наших держав, а також з точки зору дешевшої купівлі енергоносіїв. Це цікавий досвід і з точки зору ситуації України в питаннях енергетичної безпеки і транспортування газу”, – сказав Броніслав Коморовський.

Захід у Віслі став логічним продовженням попередніх зустрічей у форматі “В-4+” – зустрічей глав урядів країн “Вишеградської четвірки” з Президентом Франції Франсуа Олландом та Федеральним канцлером Німеччини Ангелою Меркель, а також з Прем’єр-міністром Японії Сіндзо Абе. Особливістю цієї зустрічі є запрошення взяти у ній участь Президента України Віктора Януковича. Ключова тема зустрічі у Віслі – “Об’єднання Центральної Європи у сфері інфраструктури та людського виміру”.

Підготував Олександр Олехнович. “Крила України”.

НА КОНТРОЛІ МІНІСТРА ОБОРОНИ

Павло Лебедєв оголосив війну корупціонерам у погонах

– Сьогодні питання боротьби з корупцією є одним із пріоритетних у діяльності Міноборони. На цьому наголосив Міністр оборони України Павло Лебедєв під час робочої наради з керівниками структурних підрозділів оборонного відомства.

Він відзначив, що ініційовані керівництвом Міністерства оборони України рішучі заходи щодо боротьби з проявами корупції, крадіжками військового майна, іншими порушеннями чинного законодавства повинні отримати максимальну підтримку на місцях.

– Командири та начальники всіх рівнів орієнтовані на приділення цьому питанню посиленої уваги, – наголосив керівник оборонного відомства.

Павло Лебедєв зазначив, що з початку поточного року спеціалізованими структурними підрозділами Міністерства оборони України вже виявлено низку правопорушень, що стосувалися фінансової та бюджетної діяльності Міноборони, прийняття неправомірних рішень, розкрадання майна, корупційних проявів тощо. Усі матеріали встановленим порядком передано до правоохоронних органів. За оперативними даними у звітному періоді було також попереджено можливих порушень на суму 6,1 млн. грн.

Загалом за дорученнями керівництва Міністерства оборони у першому півріччі 2013 року проведено майже 500 аудиторських перевірок, в ході яких встановлено низку порушень, що призвели до збитків на суму 106 мільйонів гривень.

Завдяки невідкладним вжитим заходам відшкодовано 13,9 мільйонів гривень, усунуто порушень фінансової дисципліни на суму 118,8 мільйонів гривень.

З метою дотримання законності у Міноборони та ЗС України, ретельного контролю за недопущенням порушень чинного законодавства в оборонному відомстві Павлом Лебедєвим посилено функції Військової служби правопорядку у Збройних Силах України та Головної інспекції Міноборони.

– На сьогодні кардинально змінено підходи до боротьби з корупцією. Усі виявлені в ході перевірок порушення, пов’язані з корупційними проявами чи зловживанням службовим становищем негайно викорінюються, матеріали перевірок встановленим порядком передаються до правоохоронних структур для відповідного реагування та притягнення винних посадових осіб до відповідальності згідно із Законом. Це питання є для мене принциповим, – зазначив Павло Лебедєв.

– Питання корупції – це питання принципове. Ми наведемо лад і відновимо дію законів у Міністерстві оборони”. Сьогодні посадова особа в погонах, причетна до тих чи інших корупційних дій або ж махінацій з розкрадання – усувається з посади. Після проведення службового розслідування, за підтвердженням фактів звільняється за відповідною статтею, – зазначив Павло Лебедєв.

Глава оборонного відомства зауважив, що з 1 січня 2013 року у правоохоронні органи було передано 80 матеріалів правопорушень, що стосувалися бюджетної та фінансової дисциплін, розкрадання майна оборонного відомства, зловживання посадовими обов’язками, прийняття керівниками неправомірних рішень.

Благодійна програма «Врятуй життя»

“Фонд Захисник Вітчизни – Рятівник” продовжує допомагати тим, хто цього потребує

За кілька місяців своєї роботи благодійна програма “Врятуй життя”, яка перебуває під патронатом Міністра оборони України Павла Лебедєва, неодноразово доводила, що вона не просто існує на словах, а по-справжньому ефективно працює. Військовослужбовцям, працівникам ЗС України та їхнім родинам уже добре відома мета програми – рятувати життя в найкритичніших ситуаціях.

Інколи трапляються випадки, коли людина хворіє на недугу, яка потребує тривалого лікування – навіть протягом багатьох років. При цьому сім’я, в якій сталася така біда, витрачає чимало грошей. Більшість людей, які хворіють довгий час, навіть бояться братися за підрахунок сум, витрачених на медичні препарати, обстеження, постійні візити до лікарів тощо, які можуть обчислюватися сотнями тисяч гривень.

Схожа ситуація склалася й у родині Васильєвих, які проживають у місті-герої Севастополі. Життя йшло звичним плином. Аж раптом голова сім’ї мічман Сергій Васильєв занедужав. Лікарі наголосили, що лікуватися доведеться не місяць-два, а протягом значно довшого періоду. Проте минуло чимало часу, а лікування потрібно і нині, а сімейних заощаджень стає дедалі менше.

Мічмана Васильєва, на щастя, підтримав “Фонд Захисник Вітчизни – Рятівник” із програмою “Врятуй життя”. Нещодавно в родину моряка були направлені відповідні кошти, необхідні для закупівлі ліків Сергію Борисовичу. Отже, є надія, що в сім’ї Васильєвих усе буде гаразд, спільними зусиллями вдасться здолати хворобу.

АВІАПРОМ

Україна готова поставити Ан-148-300 на лижі

Українське держпідприємство “Антонов” готове розробити модифікацію літака Ан-148-300 на лижному шасі для роботи в Арктиці. Про це заявив президент – генконструктор ДП “Антонов” Дмитро Ківа.



“Є варіанти літака (Ан-148-300) на лижному шасі для роботи в Арктиці”, – сказав Ківа і нагадав, що раніше “Антонов” ставив на лижі літаки Ан-12 і Ан-72. Він підкреслив, що така модифікація дуже актуальна для Росії.

При цьому Ківа відзначив, що літак Ан-148 виготовляється в кооперації з Воронезьким авіазаводом, який не в повному обсязі виконує свої зобов’язання в рамках спільної діяльності. “Ми робимо у Києві крила і постачаємо у Воронеж, а частини оперення, мотогондоли вони постачають нам. Цього року ми отримуємо лист – у них змінилася програма, вони не можуть постачати агрегати в потрібній кількості, можуть поставити 2-3 комплекти агрегатів для наших літаків”, – сказав Ківа і додав, що це загрожує виконанню контрактів “Антонова”.

Він закликав російську сторону “дружно працювати, якщо ми домовилися”. При цьому Ківа підкреслив, що українська сторона, щоб не підводити партнерів, виготовила для Воронезького заводу два комплекти крил, і вони знаходяться на заводі у Києві.

“Антонов” попередив росіян про небезпеку модернізації Ан-124 без участі українських розробників

Модернізація військово-транспортних літаків Ан-124 “Руслан” Міноборони РФ без участі українських розробників з держпідприємства “Антонов” загрожує безпеці польотів.

Про це в Москві в ході міжнародної наукової конференції “Російсько-українські відносини: реалії і перспективи” сказав президент – генеральний конструктор ДП “Антонов” Дмитро Ківа, передає власний кореспондент Укрінформу в РФ.

“Нині які унікальні речі відбуваються щодо літаку – зараз головний конструктор російської фірми підписує технічне завдання на модернізацію наших літаків. Це не жарт, це питання безпеки”, – сказав Дмитро Ківа.

Він нагадав, що в середині 90-х російська сторона самостійно подовжувала ресурс літакам “Ан”, і це закінчилося катастрофою і загибеллю в 1996 році командування Ленінградського військового округу.

Дмитро Ківа зазначив, що поновлення серійного виробництва цього літака “за дивним збігом обставин” загальмувалося, хоч були прийняті спільні рішення і проводилися робочі зустрічі на Ульяновському авіазаводі.

Він нагадав, що в програмі Ан-124 введено в дію 148 російських підприємств, які дають близько 250 тис. робочих місць.

Д. Ківа повідомив, що в цілому в Росії на сьогодні експлуатується 2443 літаки “Ан”. У Міноборони РФ знаходиться на озброєнні 13 літаків Ан-124.

Як відомо, 7 серпня 2012 року заступник міністра промисловості та торгівлі РФ Юрій Слюсар на нараді щодо розвитку регіональних авіаперевезень пасажирів за участю прем’єр-міністра Дмитра Медведєва заявив, що Мінпромторг РФ збирається внести зміни в літаки лінійки “Ан” без узгодження з українськими розробниками.

За словами Слюсаря, в практиці ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації) існують правила, за якими не тільки розробник, але і експлуатант має право вносити незначні зміни в конструкцію літака, в тому числі ремоторизацію тощо.

КООПЕРАЦІЯ

Україна поставить до Китаю 1920 двигунів на 5,7 млрд доларів

Закінчення. Початок на 1 стор.

При цьому, за даними голови Держагентства, кількість задіяних робочих місць в рамках реалізації цього контракту складає більше 4 тис. щорічно протягом 40 років.

Hongdu L-15 створений для заміни морально застарілого навчально-бойового літака Hongdu JL-8. Призначений для підготовки китайських пілотів на новітніх винищувачах ВПС КНР: Су-30, Shenyang J-11 (копія Су-27), Shenyang J-15 (копія Су-33) і Chengdu J-10.

На літаку застосовується чотирикратна резервована система дистанційного керування. Також реалізована “скляна кабіна”: є шість багатофункціональних різнокольорових дисплеїв (по три для кожного пілота).

У кабіні пілота встановлений колліматорний індикатор. Розміри літака дозволяють розмістити сучасну БРЛС з фазованою антеною решіткою. Конструкція літака на 25% виконана з вуглецевих композитних матеріалів, в тому числі хвостове оперення і закрилки. Передбачається термін експлуатації – 10 000 льотних годин або 30 років.

Олександр Олехнович. “Крила України”.



Павел Лебедев:
“Территориальной целостности Украины ничто не угрожает”

Министр обороны рассказал о том, каким он видит будущее Вооруженных Сил

В конце июня исполнилось полгода со дня назначения Министром обороны Павла Лебедева. С тех пор в военном ведомстве были осуществлены некоторые шаги по реформированию армии. В частности, осенью планируется провести последний призыв на срочную воинскую службу, после чего вооруженные силы будут полностью комплектоваться контрактниками. В интервью корреспонденту “Ъ” Денису Поповичу Министр сообщил, что подразделения воздушных и военно-морских сил, а также десантных войск уже формируются исключительно из контрактников. Глава Минобороны также добавил, что скоро на вооружение армии поступят новые танки “Оплот” и многофункциональный ракетный комплекс.

– Вы были назначены министром обороны 24 декабря прошлого года. Какие задачи поставил перед вами Президент Виктор Янукович?

– Их было четыре. Это реформирование вооруженных сил, переход на контрактный принцип комплектования, повышение боеготовности вооруженных сил, а также искоренение коррупции и повышение социальной защищенности военнослужащих. Кабинет министров утвердил Государственную программу реформирования армии до 2017 года. Предусмотрено выделение 131 млрд грн на ее выполнение. Мы отстаивали эту сумму и считаем, что основные задачи реформы будут выполнены.

– О необходимости реформирования армии и перехода на контрактный принцип комплектования говорят уже много лет. В начале 2009 года выполнение одной из таких программ было сорвано. Почему вы считаете, что ее удастся реализовать сейчас?

– Действительно, о реформировании вооруженных сил не говорил только ленивый. Правительства и президенты объявляли о переходе на контрактную армию и ничего не делали, планировали реформирование и тоже ничего не делали. До 2010 года на боевую подготовку выделялось недостаточно средств. Летчики не летали, военнослужащие Сухопутных войск не ездили на бронетехнике, не выполняли нормативы, не улучшали свои навыки. Я считаю, что реальное реформирование началось с 2010 года, когда Президент Виктор Янукович принял решение направить средства на повышение уровня боевой подготовки и сделать армию профессиональной. Все поставленные задачи поэтапно выполняются. Сегодня у нас более 50% армии укомплектовано контрактниками, а для военнослужащих срочной службы осенний призыв будет последним.

– По мнению экспертов, отмена призыва приведет к тому, что в нынешних условиях мы можем вообще лишиться вооруженных сил. Срочной службы не будет, а контрактники не захотят идти в армию из-за низких зарплат и недостаточной социальной защищенности.

– Как же у нас любят критиковать вместо того, чтобы что-то делать! Сколько экспертов – столько и мнений! Например, Польша перешла на контрактную армию за год. Министр обороны Польши дал мне только один совет – не брать в контрактную армию военнослужащих, отслуживших срочную службу. Я спросил, почему. Он ответил, что в этом случае элементы дедовщины, неуставных взаимоотношений будут по-прежнему присутствовать. У срочника – другой подход к службе. Это можно сравнить с



отношением водителя к собственному автомобилю и к арендованному. Срочник служит в армии всего год, а профессионал-контрактник – три-пять лет. Это предполагает совершенно другой подход к боевой подготовке.

– Как в Министерстве обороны намерены привлекать людей на службу по контракту?

– На сегодняшний день на службу по контракту пришло на 3 тыс. человек больше, чем уволилось. Это нормальная динамика. Отношение к армии в обществе также меняется. Это было заметно, например, минувшей зимой, когда военнослужащие помогали ликвидировать чрезвычайные ситуации. И самое главное – мы начали решать социальные проблемы. С 1 апреля повышено денежное содержание военнослужащих – с 1,5 тыс. до 3 тыс. грн, а для некоторых категорий – и до 5-6 тыс. грн. В следующем году оно будет опять увеличено. К сожалению, мы не можем решать проблему жилищного обеспечения такими же темпами. В 2013 году на эти цели нам выделено всего 12 млн грн при потребности в 15 млрд. Однако мы занимаемся переоборудованием казарм для проживания контрактников и будем обеспечивать жильем военнослужащих, которые стоят в очереди на получение квартир. Например, 22 мая 2013 принято постановление Кабмина о порядке отчуждения земельных участков, которые высвобождаются в процессе реформирования армии и Государственной специальной службы транспорта. Минобороны располагает собственными ресурсами в виде 429 полностью освобожденных военных городков. В процессе реформирования вооруженных сил к ним прибавятся еще 214 городков. В ближайшие 3-5 лет мы рассчитываем получить порядка 6-9 млрд грн за счет продажи недвижимого имущества. Это позволит приобрести или построить более 20 тыс. квартир.

Надеюсь, что в следующем году у нас уже будет проводиться конкурс среди желающих проходить военную службу по контракту, то есть количество начнет перерастать в качество. Весной мы уже отказались от призыва в авиацию, флот и десантные войска – эти рода и виды вооруженных сил уже комплектуются исключительно контрактниками.

– Какова численность Вооруженных Сил сейчас и какой она будет после реформы?

– 29 декабря 2012 был утвержден стратегический бюллетень, определяющий дальнейшее развитие вооруженных сил в долгосрочной перспективе. Вместе со стратегическим бюллетенем была утверждена концепция развития и реформирования вооруженных сил до 2017 года, в которой описано, как будут достигаться поставленные цели в среднесрочном периоде.

На основе концепции был разработан проект программы реформирования и развития вооруженных сил до 2017 года, где описаны все этапы реформирования армии. Эти документы являются основой для подготовки законопроектов относительно численности армии. Сейчас она составляет 182 тыс. человек, из которых 70 тыс. человек служат в боевых частях и 115 тыс.– в частях обеспечения. В 2017 году численность армии составит 122 тыс. человек, из которых 65 тыс. будут служить в боевых частях.

– Когда Украина не смогла получить План действий относительно членства в НАТО, ваши предшественники заявляли о недопустимости сокращения численности армии, которая составляла тогда 200 тыс. человек. Сейчас вы говорите о 122 тыс. На чем базируются эти расчеты?

– Министерство обороны, СНБО, Президент как Верховный Главнокомандующий внимательно отслеживают геополитическую ситуацию, в которой находится наша страна. Мы также пользуемся наработками научно-исследовательских институтов. Мы понимаем, в каком окружении находимся. С одной стороны – страны НАТО, а с другой – ядерная держава Россия. Исходя из этих оценок, было принято решение, что численность армии должна составлять 122 тыс. человек.



– Для какого рода конфликтов мы будем готовить эту армию? В чем состоит стратегический замысел ее использования?

– По оценкам экспертов, в ближайшие семь лет территориальной целостности Украины ничто не угрожает. Однако возможны территориальные конфликты, продиктованные экономическими мотивами. Впрочем, мне не хотелось бы называть конкретные государства, способные развязать такой конфликт.

– Какими видами боевой техники вы намереваетесь оснастить армию, предназначенную для выполнения подобных задач?

– Как показали конфликты в Африке и на Ближнем Востоке, все решают боевые средства авиации, флота и ракетные войска. Они уничтожают инфраструктуру и военные объекты с воздуха, а уж потом



пехотные подразделения зачищают территорию. В нашей программе реформирования как раз и предусмотрено развитие высокомобильных войск, авиации, радиолокационных средств, средств связи – одним словом, всего того, что связано с современными технологиями. Если мы говорим о бронетехнике, то это украинские танки "Булат" и БТР-4. В ближайшее время мы примем на вооружение шесть танков "Оплот".

– А в каком состоянии находятся предыдущие проекты, например, связанные со строительством самолета Ан-70, корвета, многофункционального ракетного комплекса "Сапсан"?

– Все программы, утвержденные ранее, выполняются. Да, в некоторые из них вносятся коррективы, потому что они технологически устарели либо предприятия оборонного комплекса не смогли выполнить поставленные задачи в срок. Например, есть одна такая программа, исполнители которой на протяжении пяти лет потратили значительные средства, а результата не получили. За это время другим предприятием создана эффективная альтернатива в виде нового ракетного комплекса.

– Вы говорите о разработке "Сапсана"?

– Да. Исполнители не выполнили условия контракта и даже не выдали опытный образец. Ну, не получилось у них... (Напомним, главным разработчиком комплекса "Сапсан" в 2007 году было назначено днепропетровское КБ "Южное", а производителем – Южный машиностроительный завод. Работу над изделием, которое должно было объединить свойства систем залпового огня, тактических и оперативно-тактических комплексов, предполагалось завершить в 2012 году и потратить на это 700-800 млн грн. Еще 1,5 млрд грн планировалось направить на поставку "Сапсана" в войска.

– И что будет дальше?

– А этот вопрос следует задавать уже другим органам... Повторюсь, другое предприятие оборонного комплекса создало ракету, которая по некоторым параметрам оказалась эффективнее, а ее производство на территории Украины имеет более широкие перспективы в экономическом плане. Оно предусматривает большую загрузку отечественных предприятий, а также продажу изделий на рынки третьих стран. Планируется, что опытный образец мы получим уже в этом году, а его производство начнется в 2014-2015 годах.

– Как проходит строительство нового корвета для военно-морских сил и самолета Ан-70?

– К предприятию "Антонов" есть претензии относительно нарушения сроков выполнения контракта, но образец самолета Ан-70 существует, он осуществляет полеты и произвел прекрасное впечатление на недавней выставке в Ле-Бурже. Корвет был заложен в 2011 году. Для его вооружения будут применяться зарубежные технологии. На сотрудничество с нами претендуют предприятия из Италии, Франции, Швеции и Германии. Решение будет принято по результатам тендера.

– Известны ли вам параметры перевооружения Черноморского флота Российской Федерации?

– Параметры перевооружения мне неизвестны, потому что это закрытая информация. Однако оснастить свой флот более современным оружием – это вполне справедливое желание российской стороны. То же самое делаем и мы. Все вопросы перевооружения прописаны в договоре о параметрах раздела Черноморского флота.

– ...Однако в этом договоре не прописан конкретный порядок перевооружения флотов.

– Тем не менее в нем есть раздел, в котором говорится, что все спорные вопросы решаются путем переговоров. Российская сторона подняла вопрос перевооружения. Он находится в ведении нашего Министерства иностранных дел.



– Концепция перевооружения ЧФ РФ коснется только той части флота, которая базируется в Новороссийске?

– Насколько я знаю, у них есть концепция перевооружения всего флота. А значит, речь идет и о Севастополе, и о Новороссийске.

– В продолжение темы военного сотрудничества – как Министерство обороны под вашим руководством выстраивает взаимоотношения с НАТО и Россией?

– Мы выстраиваем взаимоотношения с точки зрения того, что Украина – внеблоковое государство. Мы сотрудничаем и с НАТО, и со странами СНГ – в том числе с Россией и Белоруссией. Именно с Россией и Белоруссией мы имеем самую протяженную границу. Когда она открыта, то возможно свободное проникновение на нашу территорию боевиков, подобных тем, которые устроили перестрелку в Одессе (речь идет об инциденте, в ходе которого был убит чеченский криминальный авторитет Аслан Дикаев, застреливший двух сотрудников милиции). Поэтому мы участвуем в миссиях по поддержанию безопасности. Министерство поддерживает любые миротворческие операции, и прежде всего те, относительно которых к нам обращается ООН.

– Есть ли новые предложения от ООН относительно участия наших военнослужащих в миротворческих миссиях организации?

– Да, есть предложение, например, относительно Мали. Однако это было скорее не приглашение. У нас спросили, можем ли мы оказать определенную помощь. Мы ответили, что располагаем медицинским оборудованием, палатками, другим имуществом и готовы все это предоставить. В ближайшее время Министерство предложит руководству страны возможные варианты нашего участия в Мали.

Миротворчество способствует получению военнослужащими бесценного опыта работы в горячих точках, но мы тщательно анализируем каждое такое предложение по присоединению к миссиям ООН. Ключевыми факторами при принятии решений являются безопасность жизнедеятельности наших миротворцев и соответствие их участия национальным интересам и законодательству Украины.

Беседу вел Денис Попович.
"Ъ".



ЗАХИСНИК ВІТЧИЗНИ

І боєць, і рятівник

За 25 років військової служби начальник льотно-методичної служби 7-го окремого полку армійської авіації льотчик першого класу підполковник Сергій Пожидаєв провів в небі понад 2300 годин. За цей час він став не лише досвідченим повітряним бійцем, а й врятував чимало людських життів.



– Свій перший політ я виконав на вертольоті Мі-2, – згадує Сергій Миколайович, – а потім всю свою льотну кар'єру літав на Мі-8. Якби мене запитали про якості цієї повітряної машини, я б відповів – він може все. Це універсальний вертоліт, що здатний виконати безліч завдань. Він невибагливий в експлуатації і дуже розповсюджений у світі. За тридцять хвилин його можна підготувати до будь-якого завдання. Розроблявся як транспортний гелікоптер, однак з часом Мі-8 адаптували для виконання завдань зі зброєю на борту. На цих вертольотах ми виконуємо стрільби, в тому числі і некерованими ракетами, бомбометання. Я цю повітряну машину шаную і поважаю.

Не раз підполковник Сергій Пожидаєв брав участь у виконанні завдань разом з силами спеціального призначення. В 2011 році він першим опанував десантування спецпризначенців методом фастропінгу, тобто спуску бійців на землю за допомогою спеціального тросу. Сергій Миколайович вміє й евакуювати людей за допомогою системи "Адаптер-2".Вона виглядає як спеціальна сітка, в яку сідають люди. Вертоліт піднімається – сітка затягується зверху і люди немов у сумці переносяться у потрібне місце. Пристрій може забрати з важкодоступного місця підрозділ до 10 осіб.

– Ситуація, коли під вертольотом знаходиться не просто вантаж, а живі люди, є важкою для екіпажа в психологічному плані, – продовжує підполковник Сергій Пожидаєв, – пілоти не мають права на помилку. Треба ретельно дотримуватися заданих умов польоту – висоти і швидкості. І, звичайно, доставити людей точно в заданий район. Нещодавно наш екіпаж брав участь у тренуваннях спеціальних підрозділів Служби безпеки України в Києві. Відпрацьовувалося звільнення Ізраїльського посольства від терористів. За ходом навчання спостерігали представники влади, високопосадовці силових відомств, іноземні дипломати і журналісти. На дах посольства спецназівців доставив наш екіпаж. Ми піднялись в небо з аеродрому на Київщині і доставили антитерористичний підрозділ до місця призначення в серці столиці. Прийняти рішення і дозволити нам виконати цей політ місцевій владі з міркувань безпеки киян було непросто. Та ми своєю роботою довели – ми здатні виконати й таку делікатну роботу.

Утім, такі польоти – не найважчі в льотній практиці підполковника Сергія Пожидаєва. Він каже, що найскладніше було успішно виконати завдання, яке взагалі не пов'язане з бойовим застосуванням вертольоту.

– Декілька років тому на найвищій горі України – Говерлі – тривало спорудження пам'ятного комплексу. На вершину необхідно було доставити кам'яні плити, – згадує Сергій Миколайович, – кажуть, назва гори походить з румунської "howirla" – "важкопрохідне підняття". Висота вершини – 2061 метр. Доставити плити по землі було неможливо. Варто зазначити, що й літати в гірській місцевості непросто. Однак доставити вантаж все таки вирішили повітряним способом, як єдиним можливим. Таким чином і наш екіпаж долучився до будівництва на найвищій горі України.

Для багатьох людей вертоліт Мі-8 назавжди залишиться в пам'яті як єдиний спосіб врятуватися в надзвичайній ситуації. Так було в 2001 та 2008 роках під час повеней в західних областях України. Участь у евакуації людей з підтоплених районів та доставки туди вантажів брав і підполковник Сергій Пожидаєв.

– Звичайно, такі польоти не з легких, та куди важчою є робота в режимі санітарної авіації, – розповідає льотчик, – насамперед тому, що до такого завдання неможливо підготуватись. Наказ піднятись в небо і вирушити за хворим чи постраждалим завжди надходить раптово. Наприклад, приводом для польоту не так давно стала ДТП на Закарпатті, в якій постраждали військовослужбовці. Двоє з них потребували медичної допомоги, яку в районній лікарні надати не могли. Необхідно було доставити постраждалих до шпиталю у Львів. Для вчасного надання необхідної медичної допомоги вирішили підняти в небо наш екіпаж. Командир поставив завдання – взяти на борт медиків і доставити їх до Виноградова. Там забрати ще двох поранених і транспортувати медиків з постраждалими до Міжнародного аеропорту "Львів", де їх чекали спеціальні медичні автомобілі. Летіти треба було через Карпати. Польоти в гірській місцевості мають свою специфіку. Тут швидко змінюються погодні умови: хмарність, напрямок вітру. Виконання завдання розпочалося вдень у складних метеоумовах, а завершилося вночі у складних метеоумовах. У Виноградові відсутнє метеозабезпечення, тож ми не знали, за яких погодних умов доведеться приземлятися. Посадку здійснювали на обмежений майданчик – плац військової частини. Завдяки цьому польоту медики зекономили чимало часу, надали необхідну медичну допомогу і доправили постраждалих в шпиталь. Життя людей було врятовано.

Зараз підполковник Сергій Пожидаєв з колегами залучається до несення чергування в пожежонебезпечних районах півдня країни. Нещодавно він повернувся з Мелітополя. Там, на аеродромі Повітряних Сил, чергує екіпаж вертольоту Мі-8, обладнаний спеціальною водозливною установкою. Вона вміщує до двох з половиною тонн води. В полку є п'ять екіпажів, які готові взяти участь у гасінні великих пожеж. Звичайно, льотчик з таким колосальним досвідом залюбки ділиться своїми навичками з молодими пілотами.

– "Поставити на крило" молодь непросто, – каже підполковник Сергій Пожидаєв, – на це йдуть роки напруженої роботи. Однак фахівцям полку це все таки вдається.

Владислав Назаркевич. "Крила України".

КАДРОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ

Шабля від Міністра та меч від Королеви

Закінчення. Початок на 2 стор.

Після урочистостей із вручення дипломів та відзнак, Міністр оборони України Павло Лебедєв у короткій промові привітав випускників.

– Висловлюю щиру подяку керівництву та педагогам університету за добросовісну працю. 21 рік відданої роботи колективу цього вищого військового навчального закладу відзначив Президент України – Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України Віктор Янукович, присвоївши цього року Національному університету оборони ім'я видатного полководця, героя Великої Вітчизняної Війни Івана Черняховського, – зазначив Павло Лебедєв.

Він наголосив, що командир завжди має бути прикладом для своїх підлеглих.

– Будьте гідними високого звання офіцера української армії. Зичу вам усім добра та достатку, міцного здоров'я та успіхів на благо нашої Батьківщини, – наголосив Міністр оборони України.

Після урочистої промови було проведено ритуал урочистої клятви випускника університету, після якої оркестр університету виконав пісню "Боже великий єдиний, нам Україну храни".

Завершилася церемонія заключним словом начальника Національного університету оборони України імені Івана Черняховського генерал-лейтенанта Василя Телелима та виконанням Гімну університету.



Довідково

Всього святкувало завершення навчання 602 випускники:
оперативно-стратегічного рівня підготовки – 17
оперативно-тактичного рівня підготовки – 584
офіцер Збройних сил Китайської Народної Республіки – 1.

НАШІ В ЛІБЕРІЇ

40 польотів під час льотної зміни "день-ніч"

Українські миротворці 56-го окремого вертолітного загону Місії ООН у Ліберії на гелікоптерах Мі-8 та Мі-24 провели чергову льотну зміну за схемою "день-ніч" в простих метеорологічних умовах, до якої залучалось більше сотні наших співвітчизників та було здійснено близько 40 польотів.





Одним із головних завдань, які стояли перед льотчиками-інструкторами – заступниками командира загону підполковниками Віталієм Цапком та Олександром Широкопоясом, командирами вертолітних ланок підполковниками Віталієм Хоптієм та Олегом Старченком – це підготовка молодого льотного складу до польотів як удень, так і вночі.

Цього дня, екіпажі відпрацювали вправи із імітації посадки на майданчик обмежених розмірів поза аеродромом, виліт в задану зону, де пілоти вдосконалювали техніку пілотування на різних режимах польотів, відпрацювання елементі з пошуково-рятувальних робіт.

Найбільш складною вправою, яку виконували цього разу екіпажі, був "Контрольний політ по колу з одним вимкненим двигуном".

Також цього дня здійснили чергове практичне тренування і рятувальна парашутно-десантна група 56-го ОВЗ під керівництвом начальника пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служби полковника Сергія Ромуцина. За допомогою бортової лебідки "ЛПГ-150" рятувальники відпрацювали вправи десантування з режиму висіння вертольота Мі-8 до тих, хто зазнав лиха, та надання необхідної їм допомоги. Вони виконували спуски та підйоми з висоти 35 м і вдень, і вночі.

– Особовий склад загону, згуртований у міцну бойову сім'ю, став унікальним та єдиним у своєму роді підрозділом у західноафриканській державі, – наголошує комагдир загону полковник Петро Пліс. – Відмінна підготовка, уміння заздалегідь прораховувати ситуацію, передбачити всі життєво важливі дрібниці – незмінна риса українських миротворців.

Руслан Лінник.
Фото автора.

ТРЕНУВАННЯ

Пожежа умовна, взаємодія реальна

Закінчення. Початок на 2 стор.

Тренування носило й навчально-методичний характер і було показовим для присутніх на ньому командирів баз та арсеналів Повітряних Сил, з якими були проведені заняття на кількох навчальних місцях. Питання, на яких акцентувалась увага, стосувались організації пожежобезпеки, практичних дій з локалізації пожежі.

Після основної практичної фази тренування, учасники заходу оглянули спеціальну військову техніку, яка застосовується для боротьби з пожежами, техніку підрозділів Державної служби з надзвичайних ситуацій. Військовослужбовці пожежної роти Центру, проходженням вогневої смуги психологічної підготовки, продемонстрували один з етапів навчання та рівень фахового вишколу пожежних розрахунків. У свою чергу співробітники підрозділів ДСНС України у Житомирській області показали дії піротехнічної групи з пошуку та знешкодження боєприпасів, роботу аварійно-рятувальної групи із розбирання завалів, пошуку та евакуації потерпілих. Підбиваючи підсумки заходу, генерал-лейтенант Володимир Шатов дав високу оцінку діям військовослужбовців, які були задіяні у тренуванні.

– Особовий склад і командування частини довели, що спроможні професійно і впевнено діяти в разі виникнення будь-якої позаштатної ситуації. Залучення до навчань підрозділів Державної служби з надзвичайних ситуацій України та місцевих органів виконавчої влади дозволяє нам реально відпрацювати існуючі варіанти взаємодії під час кризових ситуацій, – зазначив генерал-лейтенант Володимир Шатов.

Сергій Фурдик.



ПЕРЕДОВИЙ ДОСВІД

Спортом займаються не для комісії…

Про те, як добре проходити комплексну перевірку Головної інспекції Міністерства оборони України тепер добре знає особовий склад Командного центру Повітряних Сил ЗС України, яким керує полковник Анатолій Козловський. Чи варто про це писати в газеті? Та мабуть варто, коли під 90 відсотків офіцерського складу складає іспит з фізичної підготовки лише на "добре" та "відмінно".

Особовий склад Командного центру "приречений"на кабінетну роботу, адже тут – мозковий центр Повітряних Сил. Щодня військовослужбовці заступають на бойове чергування в системі протиповітряної оборони держави, забезпечують керівний склад виду обґрунтованою інформацією для прийняття рішень, стежать за повітряною обстановкою, планують польоти й перельоти авіації та виконують багато інших завдань. Однак фізична підготовка на КЦ завжди має обов'язкове місце в плануванні робочого тижня й, таким чином, протидіє сидячому режиму роботи.

Чимало командирів у військах уникають занять з фізичної підготовки через загрозу травматизму чи інші причини. Мовляв, за це наверху не похвалять, а навпаки.Тож "ФІЗО" в багатьох частинах зведено лише до банального підтягування, кросу та стометрівки. На Командному центрі пішли іншим шляхом. Окрім обов'язкових норм військово-спортивного комплексу, тут дуже популярні рухливі ігрові види спорту: футбол, волейбол, настільний, великий теніс і навіть шахи. Щоправда, гру на дошці до рухливих видів не зарахуєш, але інтелектуальний спорт, теж необхідна річ. Військовослужбовцям цікаво, з'являється спортивний інтерес, дух змагання, прагнення бути кращим та інші спортивні чесноти.

– Минулий навчальний рік, що був проголошений роком командира – лідера та фізичної підготовки і спорту, мабуть дав свої результати саме цього року, – розповідає позаштатний начальник фізичної підготовки і спорту центру підполковник Роман Кисіль. – Ми нікого силоміць на спортивний майданчик не тягнемо, а дійшли до того, що кожен усвідомив про необхідність заняття спортом не лише для командирів чи комісій з вищих штабів, а для власного здоров'я. Мабуть тому й маємо гарні результати.



Роман Кисіль зауважив, що для занять спортом кожен військовослужбовець Командного центру має повноцінні три години на тиждень. Сплановати "фізо" не просто, але й не проблематично. Річ у тому, що служба на Командному центрі має специфічний характер. Люди заступають на добове бойове чергування, тому особовий склад постійно змінюється і години для фізичної підготовки тут чітко прописані.

Варто додати, що на Командному центрі серед двох сотень військовослужбовців служить близько півста жінок. У плані Головної інспекції не входила перевірка фізичної витривалості дівчат, а от знання положень Військових статутів, стройову виправку і навіть стройові прийоми зі зброєю інспекція таки перевірила, й, схоже, результати непогані. Але керівництво КЦ переконано, що й фізичну підготовку представниці прекрасної статі склали б не гірше за чоловіків.

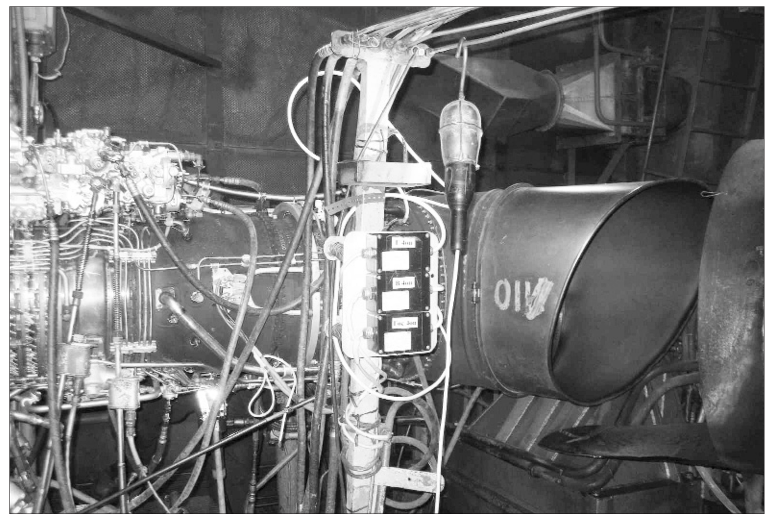
А наразі, начальник Командного центру дякує підлеглим за розуміння, відповідальність та сумлінне ставлення до проходження комплексної перевірки. У кращий бік полковник Анатолій Козловський відзначає підполковників Віктора Мельникова, Сергія Літнаровича та майора Івана Шараверського.

Юрій Ігнат.
"Крила України".



Новий вертолітний двигун готовий до випробувань

Нещодавно на Запорізькому АТ "Мотор Січ" успішно завершено Державні стендові випробування сучасного турбовального двигуна ТВ3-117ВМА-СБМ1В 4Е серії для вертольотів типу Мі-8Т. Активну участь у випробуваннях взяли військові випробувачі Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України (ДНВЦ), який очолює Герой України, заслужений льотчик-випробувач СРСР генерал-майор Юрій Тішков.



Державні стендові випробування стали заключним етапом повного циклу перевірок двигуна. Більш того, їх успішне проведення стало основною вимогою для пред'явлення модернізованого вертольота Мі-8МСБ на Державні випробування в рамках ДКР "Джміль" в інтересах вітчизняного оборонного відомства, які, власне, і розпочнуться незабаром.

Стендові випробування проходили під наглядом комісії Міністерства оборони України, яка включала представників Командування армійської авіації Сухопутних військ Збройних Сил України, Департаменту розробок і закупівлі озброєння та військової техніки Міністерства оборони України та Державного науково-випробувального центру ЗС України.

Нагадаємо, що у 2012 році фахівці цього унікального вітчизняного науково-випробувального закладу провели всеохоплюючі льотні випробування даного типу двигунів на борту Мі-8МСБ, як в Україні, так і за кордоном. Льотчики, штурмани, борт-оператори, представники випробувальної бригади Центру на собі випробували і перевірили, так би мовити, "можливості гвинтокрилої машини на межі можливого". Вони добре ознайомилися з особливостями роботи двигунів та їх експлуатаційними характеристиками, вивчили тонкощі його роботи в різноманітних режимах.

За результатами випробувань модернізований багатофункціональний вертоліт Мі-8МСБ з новими двигунами було сертифіковано та допущено до серійного виробництва. Гвинтокрила машина отримала нову якість та нові характеристики – може експлуатуватися в діапазоні температур від мінус 35 градусів до плюс 50 градусів, на висоті до 6000 метрів, а при умові дообладнання кисневої системи – до 7000 метрів. Значно розширилися й можливі межі площадок базування: від 300 метрів нижче рівня моря (що актуально лише для деяких країн) і до 4000 метрів вище рівня моря (актуально для багатьох гірських країн, наприклад, в Азії чи в Африці). Але, за твердженнями самих військових випробувачів, це ще далеко не межа…

Під час стендових випробувань на майданчику АТ "Мотор Січ" на провідних інженерів-випробувачів ДНВЦ підполковників Олега Шаповалова, Євгена Лайске, майора Анатолія Березняка та багатьох інших професіоналів покладалися різні завдання. Думка військових науковців і випробувачів є дуже важливою для розробників і конструкторів. Люди у погонах здатні провести глибоку оцінку дослідного зразка, і часто стають його першими експлуатантами. Так і цього разу, представники ДНВЦ виконували методичне супроводження, контролювали хід виконання випробувань, проводили аналіз результатів тощо.

Заступник начальника ДНВЦ з наукової роботи полковник Володимир Башинський так охарактеризував результати випробувань:



– Двигун показав надійну роботу, порадував нас стабільністю підчас тривалих навантажень і на критичних режимах. Належним чином відпрацьовано Акт Державних стендових випробувань. В цілому стендові випробування пройшли успішно, основні технічні дані двигуна відповідають вимогам технічного завдання. Це означає, що відтепер двигун може бути рекомендований для прийняття на постачання і для запуску в серійне виробництво. А для України це – нові робочі місця, нові замовлення та поповнення державного бюджету, – відзначив офіцер.

Акт за результатами Державних стендових випробувань двигуна було підписано всіма зацікавленими сторонами, зокрема й Порезидентом АТ "Мотор Січ" Генеральним конструктором зі створення та модернізації вертолітної техніки в Україні В'ячеславом Богуслаєвим. За його словами, створення новітньої вертолотобудівної галузі в Україні успішно просувається й в цілому завершиться через п'ять найближчих років.

І це – лише одна з небагатьох державних задач, що покладається на висококопідготовлені випробувальні кадри, які в Україні зосереджено в Державному науково-випробувальному центрі Збройних Сил України. Значною мірою, вірно й те, що на початковому етапі нові двигуни в Україні потрібні в першу чергу на вертольотах спеціального та військового призначення.

На завершення, ще раз зупинимося на перевагах нових двигунів, випробуваних на Мі-8МСБ, в порівнянні з базовою моделлю. Отже, висоту практичної стелі збільшено на 1500 метрів(!), при нормальній злітній масі, і на 1200 метрів, при максимальній злітній масі. Значно розширено діапазон допустимих швидкостей польоту вертольота, збільшено вантажопідйомність. На 20 (!) відсотків знизилися питома витрата пального. Режим 2,5-хвилинної потужності забезпечує безпечний зліт і посадку вертольота при одному непрацюючому двигуні. Серед інших переваг – висока надійність, збільшена потужність, яка підтримується при високих температурах зовнішнього повітря й у високогір'ї, великий ресурс, простота обслуговування в експлуатації, висока ремонтопридатність, стійка робота в умовах великої запиленості й задимленості, низька вартість життєвого циклу.

Практично отримана економічна, потужна, універсальна всепогодна машина, яка може працювати не лише за звичайних умов, але й в горах, і в складних погодних умовах. А при низькій собівартості ремоторизації та високій конкурентоспроможності, обладнані новими запорізькими двигунами вертольоти практично не мають аналогів у світі.

Руслан Семенюк,
Фото автора і АТ "Мотор Січ".

Технічні характеристики двигуна

Режим 2,5-хвилинної потужності (ПМ1) при одному непрацюючому двигуні (Н=0, Мп=0, МСА +39°С):	
Потужність, к.с. (кВт)	1700 (1251)
Режим тривалої потужності – 60 хв. (ПМ2) при одному непрацюючому двигуні; Злітний режим; Режим тривалої злітної потужності (Н=0, Мп=0, МСА):	
Потужність, к.с. (кВт)	1500 (1104)
Підтримується до (в умовах МСА) tН, °С	+55
Нбар, м	4600
Питома витрата пального, кг/к.с.•год	0,261
Максимальний тривалий режим (Н=0, Мп=0, МСА):	
Потужність, к.с. (кВт)	1200 (884)
Підтримується до (в умовах МСА) tН, °С	+60
Нбар, м	6000
Питома витрата пального, кг/к.с.•год	0,278
Крейсерский режим (Н=0, Мп=0, МСА):	
Потужність, к.с. (кВт)	1000(736)
Підтримується до (в умовах МСА) tН, °С	+60
Нбар, м	6000
Питома витрата пального, кг/л.с.•ч	0,290
Суха маса двигуна, кг	295



“Air Squadron” –



Президент України Віктор Янукович та Принц Майкл Кентський відвідали виставку ретролітаків у Державному музеї авіації.

Виставка відбувалася в межах фестивалю ретролітаків за участю делегації Британського авіаційного клубу “Авіаційна ескадрилья”.

Глава Української держави разом з Принцом Кентським оглянули історичні літаки, серед яких репліка одного із найкращих радянських винищувачів часів Великої Вітчизняної війни Як-3.

– Такі виставки, як ця, надзвичайно важливі, зокрема для виховання молодого покоління, оскільки вони наочно знайомлять його з історією, – сказав Віктор Янукович.

На переконання Глави держави, такі спільні заходи в гуманітарній сфері зближують народи, і така співпраця позитивно впливає на міждержавні відносини.

Під час зустрічі Президент обговорив з Принцом широке коло питань зовнішньої політики, зокрема процеси євроінтеграції та модернізації України.

У свою чергу, Принц Майкл Кентський зазначив, що у Великій Британії уважно стежать за реформами та євроінтеграційними процесами в нашій державі. Він також розповів Президенту про плани ескадрильї в межах візиту до України.

ЛЬВІВ

Першим українським містом, з якого розпочався десятиденний візит до України групи членів клубу “Air Squadron” з Великої Британіїм став Львів.

30 червня у Міжнародному аеропорту “Львів” імені Данила Галицького здійснили посадку 27 ретро-літаків, створених у період Першої та Другої світових воєн і в повоєнні роки. Група з 60 членів авіаційної ескадрилії Сполученого Королівства, на чолі з головою ескадрильї паном Тімом Кларком, здійснили переліт на своїх літаках через усю Європу і розпочали 10-денний візит до України на запрошення Збройних Сил України. Разом з групою прибув в Україну Його Королівська Високість Принц Майкл Кентський, активний і видатний Почесний член авіаційної ескадрилії. У Львові делегацію клубу зустріли голова Львівської обласної державної адміністрації Віктор Шемчук, заступник начальника Генерального штабу Збройних Сил України генерал-лейтенант Юрій Думанський, Перший заступник командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майор Сергій Дроздов, начальник Львівського гарнізону генерал-лейтенант Павло Ткачук, командир Повітряного командування “Захід” Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Станіслав Павлович та інші посадові особи.



За словами Голови клубу Тіма Кларка, це є великою честю – отримати запрошення відвідати Україну, країну з прекрасними досягненнями в авіабудуванні. Візит сприятиме зміцненню двостороннього співробітництва між Великобританією і Україною.

У свою чергу голова Львівської обласної державної адміністрації Віктор Шемчук зазначив, що Україна стає більш відкритою для Європи і для світу:

– Нещодавно ми приймали автоперегони з Пекіну до Парижу, а сьогодні приймаємо не лише Принца Кентського, який розпочав свій візит в Україну з відвідин Львова, а й дуже багатьох людей, які опікуються розвитком авіації в світі. Це люди, яким уже немало років, але серед них є три керівники військово-повітряних сил Великобританії, також серед членів клубу є ті, хто зацікавлений розвитком авіації в світі, а ще – люди, які робили спочатку свій бізнес, своє ім’я, а після цього займаються величною справою – розповсюдження ідеї перельотів, ідеї розвитку авіації на всій планеті.

У рамках візиту до Львова члени клубу відвідали Львівський національний академічний театр імені Марії Заньковецької. Гості з Великобританії переглянули художню постановку “Карміна Бурана”.

Наступного дня літаки вилетіли

ДП “АНТОНОВ”

2 липня 2013 р. ДП “Антонов” відвідали Його Королівська Високість Принц Майкл Кентський та члени британського авіаційного клубу “Air Squadron”.

У ході візиту гості ознайомилися з історією підприємства, сучасними програмами “Антонов”, новітніми технологіями, які застосовують у їх реалізації, відвідали цех кінцевого складання та залу стендових випробувань. Його Королівська Високість Принц Майкл Кентський виконав політ на комплексному тренажері Ан-148, високо оцінивши його можливості.

Під час візиту Принца Майкла Кентського супроводжував Президент – Генеральний конструктор ДП “Антонов” Дмитро Ківа. У презентації проектів “Антонов” особливий акцент він зробив на демонстрації програми сімейства регіональних реактивних літаків нового покоління Ан-148 і Ан-158, що динамічно розвивається. Дмитро Ківа зазначив, що ці машини, які відповідають найсучаснішим вимогам та нормам, створюються у широкій міжнародній кооперації, в тому числі за участю компаній Великої Британії.

Прес-служба ДП “Антонов”.



НАУ

Віднині 3 липня 2013 року – особлива дата в історії НАУ. Цього дня до університету з візитом прибув Його Королівська Високість Принц Майкл Кентський та група гостей з Великобританії. Відвідини НАУ відбулися згідно з 10-денною програмою перебування Принца в Україні, куди він прибув на підставі офіційного запрошення як видатний Почесний член британського авіаційного клубу “Air Squadron”. В НАУ гостя зустрічали голова Солом’янської районної державної адміністрації в м. Києві, голова Наглядової Ради НАУ Максим Луцький, керівник Інституту ICAO Галина Суслова, проректор з міжнародних зв’язків Ірина Зарубінська, проректор з заочного та дистанційного навчання Павло Борсук.

Урочистим моментом візиту стало вручення в залі засідань вченої ради високому гостю мантії почесного доктора НАУ. У своєму виступі Принц подякував за надану йому високу честь бути почесним доктором одного з найбільших в Україні університетів. Він відзначив, що є великим фанатом авіації. Йому добре відомо, що в НАУ студенти здобувають високий рівень освіти. І тепер він сприятиме не тільки обміну студентів між Великобританією та Україною, а й професорам вищих навчальних закладів країн, і насамперед, звичайно, Національного авіаційного університету.

Візит високого гостя сприятиме поліпшенню міжнародних зв’язків України та поліпшенню підготовки фахівців авіаційної галузі.





КИЇВ

У рамках спільного українсько-британського військово-історичного проекту Віце-прем’єр-міністр України Олександр Вілкул та представник британської Королівської родини Принц Майкл Кентійський відкрили пам’ятний знак на честь візиту до України британського Клубу любителів старовинної авіації “Air Squadron”. Це перший візит Клубу до України за майже 50-років його існування.

в Україні



ВАСИЛЬКІВ

Серед визначних моментів візиту "Air Squadron" в Україну – спільні польоти старовинних літаків та українських винищувачів МіГ-29 на аеродромі Васильків. 3 липня над військовим летовищем не світило яскраве сонце, проте для українських та англійських досвідчених пілотів низька хмарність та дощ, що час від часу починав накрапати, на заваді не став.

Як і було заплановано, перші старовинні літаки торкнулися колесами ґрунтової полоси Васильківського військового аеродрому о сьомій ранку. Заправка, передпольотні вказівки, керівники польотів, а цього разу їх було два – від української бригади тактичної авіації та від "Air Squadron", займають свої місця за робочими пультами, і польоти розпочинаються.

До прильоту старовинних літаків у бригаді тактичної авіації готувалися старанно. Була розгорнута виставка бойової та навчально-бойової авіаційної техніки та озброєння, підготовлено ґрунтову полосу, розмічені доріжки для руління, підготовлено особовий склад, котрий допомагав обслуговувати старовинні літаки.

Слід відзначити, що всі літаки "Air Squadron", котрі прибули у Васильків – двомісні та багатомісні. Знаючи про свято раритетної авіації у Василькові, в частину прибули сотні колишніх і діючих військовослужбовців, професіоналів та любителів авіації. Військових-професіоналів, звичайно, найбільше цікавили бойові літаки, котрі прибули в Україну – радянський винищувач Як-3, навчальний літак Як-11 та два американські винищувачі часів 2-ї світової війни P-51 "Мустанг". Не залишились без уваги й решта літаків: пасажирський Pilatus PC12, легкі Piper Super Cub PA18, Beechcraft Bonanza BE36, інші старовинні літаки.



Першими піднімають у небо свої бойові машини пілоти "Air Squadron". На борту першого P-51 – Герой України №1, заслужений льотчик випробувач СРСР Олександр Галуненко. За двадцять хвилин у небі літак виконав не лише політ по колу, а й деякі фігури простого та вищого пілотажу: гірки, бочки, бойові розвороти, петлі.

– Я вражений літаком, і ще більше – людьми, котрі на ньому воювали та виграли війну, – зазначив він після приземлення. – Максі, пілот літака, спочатку показував мені, як виконується та чи інша фігура, а потім пропонував повторити. Я вперше пілотував подібний літак, і переконався, що льотчики, які на ньому воювали – це були дійсно сильні герої. Сьогоднішніми літаками допомагає керувати гідравліка. Зусилля на ручці і велетенської "Мрії", і відносно невеликого Ан-148 приблизно одинакові. Є прийняті світові норми. На літаках 2-ї світової війни льотчик власними силами повертав елерони. Я відчув, як це непросто.



Один за одним сідають та злітають винищувачі. Як-3 та P-51. З кабін встають переповнені враженнями Перший заступник Начальника Генерального штабу ЗС України адмірал Ігор Кабаненко, голова Київського клубу "Червона Зірка" Олексій Шереметьєв, генерал-лейтенант Іван Білас, генерал-лейтенант Володимир Артюх.

– Політ на Як-3 на мене справив незабутнє враження, – зазначив архієпископ Білоцерківський і Богуславський Августин, Голова Синодального відділу по взаємодії зі Збройними Силами та іншими військовими формуваннями України, Голова Богословсько-канонічної комісії при Священному Синоді УПЦ. – Я літав на різних літаках в Сараєво, в Антарктиду, в Африку. Мені довіряли сидіти в кріслі правого пілота Іл-76, Ан-26, інших літаків. Проте політ бойового винищувача часів Великої Вітчизняної – це відчуття передати словами неможливо. На них літали сильні й мужні люди.



А в проміжками між польотами раритетів в небо здіймалися МіГ-29УБ, які пілотували кращі льотчики бригади майор Ігор Кисельов та підполковник Володимир Кравченко і льотчик-снайпер заступник Командувача ПС ЗС України з авіації – начальник авіації генерал-лейтенант Василь Нікіфоров. В задній кабіні "спарок" – члени Клубу любителів старовинної авіації. Ті ж бочки, бойові розвороти, гірки, петлі, тільки на швидкостях, на багато більших. Один за другим повертаються переповнені враженнями ветерани англійської авіації до своїх літаків, і визнають, що МіГ-29 – один з кращих бойових літаків, а українські пілоти гідні їх пілотувати.



Вже після обіду "Air Squadron" повернулися до місця базування в Києві – Національний музей авіації України.

Віктор Гедз. "Крила України".



"Історія авіації – це частина історії нашої країни, якою ми пишаємось. Український Ан-2 – єдиний у світі літак, виробництво якого триває більше 60 років. Сьогодні його серце – двигун – стане символом дружби та спільних українсько-британських цінностей у збереженні та популяризації історії світової авіації", – сказав Олександр Вілкул.

В урочистому заході у Державному музеї авіації в Києві також взяли участь президент Клубу любителів старовинної авіації "Air Squadron", директор компаній Big Yellow Group та Mint Partners Limited Тім Кларк та інші члени британської делегації. До її складу входять впливові політики та бізнесмени Великої Британії на чолі з Принцом Кентійським, які прибули до України на 24-х раритетних літаках часів Першої та Другої світової війни.

Встановлений на території Державного музею авіації пам'ятний знак – це двигун одного із перших літаків модельного ряду Ан-2. Наразі в Україні експлуатується 134 такі авіамашини, переважно в сільськогосподарській авіації.

Результатом спільного українсько-британського проекту є встановлення пам'ятників не тільки на території України, але й на території Великої Британії. Зокрема, в 2015 році в Лондоні буде встановлений пам'ятник медсестрі Марі Сіколь, яка надавала медичну допомогу пораненим солдатам обох сторін під час Кримської війни 1853-1856 років.

"Уряд підтримає приїзд в Україну у вересні цього року британського скульптора Мартіна Дженнінгса, який працює над створенням цього пам'ятника. Скульптор відвідає Кримський півострів, зокрема територію, на якій знаходилася лікарня Марі Сіколь", – сказав Олександр Вілкул.

Він також привітав Принца Майкла Кентійського з днем народження, який він відзначав 4 липня, та побажав високоповажному британському гостю міцного здоров'я та нових перельотів.

Учасники Клубу літатимуть в українському небі до 10 липня. Зокрема, спільно з українськими пілотами вони провели вильоти на аеродромах "Київ" (Жуляни). На черзі "Бельбек" (Севастополь). Також у Криму під час масштабної військово-історичної реконструкції бою Кримської війни 1853-1856 років на Федюхіних висотах міста Балаклава відбудеться політ літаків Клубу над полем бою.

ЮВІЛЕЇ

Зенітники відзначають ювілей

Наприкінці червня 2013 року військовослужбовці Дніпропетровського зенітного ракетного полку відзначили 70-ту річницю із дня створення частини



Урочисте шикування, як належить, розпочали із внесення Бойового прапора частини. Перед особовим складом виступало чимало гостей із щирими поздоровленнями та подарунками. Крім того, було підготовлено цікавий сценарій проведення заходів, святковий концерт та солодкий стіл.

Тож привітати “вартових неба” із ювілеєм прибули начальник зенітних ракетних військ Командування Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майор Дмитро Карпенко, заступник командира Повітряного командування “Центр” з бойової підготовки – начальник відділу бойової підготовки полковник Сергій Вознесенський, заступник голови Дніпропетровської обласної ради Віктор Науменко, міський голова Дніпропетровська Іван Куліченко, командири та військовослужбовці військових частин гарнізону, ветерани військової частини та інші поважні гості.

Вітаючи воїнів-зенітників зі святом, генерал-майор Дмитро Карпенко підкреслив важливість виконання бойових завдань під час несення цілодобового бойового чергування над важливими адміністративними об’єктами Дніпропетровщини. У свою чергу командир зенітного ракетного полку полковник Андрій Бережний подякував особовому складу за сумлінне виконання службових обов’язків та побажав військовослужбовцям і ветеранам полку міцного здоров’я, невичерпної енергії, добра і миру в домі, сімейного благополуччя, наснаги та довгих років щасливого життя.

В рамках урочистостей двом офіцерам та п’ятьом контрактникам сержантсько-старшинського складу присвоєно чергові військові звання. Десятки військовослужбовців нагороджено грамотами, медалями, почесними нагрудними знаками від Міністра оборони України, Начальника Генерального штабу, Командувача Повітряних Сил ЗС України, а від командування Повітряного командування “Центр” ювілярів нагородили цінним подарунком.

Не з порожніми руками прийшли й представники місцевої влади. Вони нагородили особовий склад цінними подарунками, наручними годинниками, а для належної організації побуту, військовослужбовцям подарували телевізор та пральну машину.

Завершилися урочистості фотографуванням на згадку та святковим концертом у клубі військової частини, де творчі колективи Дніпропетровщини та військового оркестру 6-го армійського корпусу подарували присутнім музичні композиції.

– Щиру вдячність від імені всього особового складу висловлюю командирам, які в різні роки своєю працею створювали і зміцнювали авторитет полку, ветеранам частини, усім офіцерам, чия ратна праця достойна багатьох сторінок літопису бойового шляху і слави полку, – на завершення мітингу сказав командир частини полковник Андрій Бережний. – Також дякую керівництву міста та області за підтримку, розуміння і надання посильної допомоги у вирішенні проблемних питань життєдіяльності частини.

Полковник Андрій Бережний запевнив усіх гостей свята, що військовослужбовці полку і надалі гідно служитимуть батьківщині, нестимуть бойове чергування та виконуватимуть важливі завдання щодо охорони повітряного простору Дніпропетровщини. Для виконання цих завдань на озброєнні полку знаходиться сучасна бойова техніка і професійно підготовлений особовий склад, який постійно підвищує свою бойову майстерність і вірний славним традиціям своїх попередників.

Юрій Ігнат. “Крила України”.

Історія та бойовий шлях

Свою історію частина розпочала 25 червня 1943 року в місті Тбілісі. Тут був сформований 1884 зенітний артилерійський полк середнього калібру.

У роки Великої Вітчизняної війни бойовий шлях розпочався під час форсування Дніпра і визволення Правобережної України від німецько-фашистських загарбників. 5 грудня 1944 року, в Запоріжжі, полку були вручені Червоний Прапор і Грамота Президіума Верховної Ради СРСР.

Зенітники прикривали переправи радянських військ через Дніпро й захищали від повітряних нападів залізничні вузли Запоріжжя і Синельникове. Ціною особистого життя воїни-зенітники виконували бойові завдання. У найважчі хвилини бою, коли ворог кидав у прорив танки на захоплених плацдармах правого берега Дніпра, зенітники били німецьку техніку прямою наводкою, допомагаючи відбивати наступ супротивника. За мужність і героїзм, проявлені в боях під час визволення України, близько 350-ти офіцерів, сержантів та рядових були відзначені державними нагородами.

На підставі Директиви Генерального Штабу ЗС СРСР 1884 зенітно-артилерійський полк з 25 червня 1946 року переформований в 154 окремий зенітний артилерійський дивізіон малого калібру. А з 21 жовтня 1957 року, на базі цього дивізіону, було сформовано 696 зенітний артилерійський полк з літерою “А” у складі двох вогневих дивізіонів, технічного дивізіону та двох батарей малого калібру.

В липні 1958 року полк заступив на бойове чергування з охорони промислових об’єктів Дніпропетровщини, а у листопаді 1959 року отримав на озброєння зенітний ракетний комплекс С-75М.

У 1961 році на базі 696 і 395 зрп була сформована 31 зенітна ракетна бригада. Вже з 15 липня 1968 року бригаду переформовано в 138 зенітний ракетний полк, а у грудні 1986 року полк заступив на бойове чергування із зенітними ракетними комплексами С-300М.

Під час Карибської кризи, на хвилі патріотичного підйому, офіцери, сержанти та солдати 31 зенітної ракетної бригади написали сотні рапортів, де йшлося про бажання виконати інтернаціональний обов’язок у відстоюванні незалежності Острова Свободи. І вже у червні 1962 року 3,4,5,6 зенітні ракетні дивізіони, на підставі наказу командира 11 дивізії ППО, відбули на Кубу. За мужність і відвагу під час надання допомоги Республіці Куба військовослужбовці удостоєні високих нагород, Радянського Союзу.

21 січня 1992 року особовий склад частини прийняв присягу на вірність українському народу. До 2004 року частина перебувала у складі 49 корпусу військ ППО Збройних Сил України.

Восени 2007 року, бойовий розрахунок 2-го зенітного ракетного дивізіону на “відмінно” виконав бойові стрільби на полігоні Російської Федерації “Ашулук” та здобув почесне найменування кращого зенітного ракетного дивізіону в Повітряних Силах Збройних Сил України.

Відповідно Рішення сесії Дніпропетровської міської ради та наказу Міністра оборони України, в серпні 2008 року 138 зенітному ракетному полку присвоєно почесне найменування “Дніпропетровський”.



НА ЗАМІТКУ

Запрошуємо у небо. Перевір себе

Село Сутиски Вінницької області відоме за розташованим у ньому авіаційно-спортивним клубом, де тренуються парашутисти та планеристи не тільки з Вінниці, а й усієї України. Кожні вихідні там здійснюється безліч польотів спортсменів, а також людей, які вперше вирішили спробувати себе у такому виді спорту.
Клуб був заснований 18 серпня 1934 року. З того часу почалась підготовка пілотів, планеристів та парашутистів. Тому, на передодні свого 80-річчя спортсмени клубу запрошують читачів “Крил України” ближче познайомитися зі своєю романтичною працею...

На краю льотного поля, загальною площею 259 га, розташоване спортивне містечко. База містечка має приміщення для житла, приготування їжі та відпочинку. Географічно розташування аеродрому сприяє виконанню польотів у всіх напрямках без особливих обмежень повітряного простору. На аеродромі проходять польоти та навчання на літаках Ан-2, Вілга-35А, планерах Л-13 “Бланік”, Янтар-Стандарт-3, ЛАК-12, а також навчання стрибкам з парашутом.

У вінницький авіаційно-спортивний клуб можуть вступити всі охочі, аби присвятити себе польотам. За словами інструктора парашутного спорту Тетяни Сандул, існує декілька обмежень. Перед тим, як стрибнути з парашутом, необхідно пройти не тільки спеціальну підготовку, а й медичне обстеження, тому людям з серцево-судинними або ж іншими захворюваннями категорично протипоказано займатись таким спортом. А по-друге, звичайно, це вік. Стрибати можуть лише ті, хто досяг повноліття. Усі інші обов’язково повинні мати письмовий дозвіл від батьків, а коли менше 16 років – то їх присутність.

Отож, під час прибуття до клубу вперше, необхідно пройти інструктаж. Кожен буде розподілений у свою групу, де інструктор розкаже про технічні характеристики парашуту, техніку безпеки, загалом – всю теоретичну частину. Далі почнуться практичні заняття, де учні будуть тренувати свої практичні навички. Після такої підготовки усі відправляються на старт, слухають останні настанови інструктора та сідають у літак.

Для спортсменів, які займаються на базі клубу регулярно, аеродром “Сутиски” став другим домом. Сюди приїжджають цілими сім’ями, адже не тільки стрибки з парашутом так приваблюють людей, а й чудова місцевість. Крім парашутного спорту, можна спробувати й планерний. Пілоти літають без використання тяги на спеціалізованих літальних апаратах – планерах. Головним чинником успішного польоту на планері є погодні умови. Все інше залежить від пілота, підготувати якого можуть інструктори клубу.

На базі клубу є два види планерів – одномісні та двомісні. На двомісних планерах відбуваються навчальні та ознайомлюючі польоти разом з інструктором. Одномісні планери використовують досвідчені спортсмени.

Для того, щоб освоїти всі нюанси польоту на планері потрібно пройти неабияку підготовку та бути обізнаним в аеродинаміці та метеорології, а також конструкції планера. Тому лише на перший погляд здається, що все так просто. Але для тих, хто займається цим не перший рік, планеризм – ціле життя, заняття для душі. У той час як для більшості планеристів їх захоплення є тільки видом активного відпочинку, ряд досвідчених пілотів беруть участь у змаганнях за заздалегідь визначеними маршрутами. На цих змаганнях планеристи проявляють свої вміння та льотні навички.

Отож, для тих, хто вирішив спробувати парашутний та планерний спорт, а в подальшому стати членом клубу, необхідно приїхати на аеродром “Сутиски” у вихідний день о 09:00, зустрітись з інструктором, який введе у курс справи та почне тренування.



На жаль, нині такі види спорту переживають не найкращі часи, адже держава практично не підтримує їх розвиток. Саме тому вінницький авіаційно-спортивний клуб тримається в основному на праці ентузіастів, адже дуже важко підтримувати в робочому стані необхідну техніку, забезпечувати навчання початківцям та загалом розвивати та популяризувати спорт.

Втім, аеродром “Сутиски” продовжує жити та приймати до своїх лав нових сміливців. Приємно бачити захоплену молодь, що старанно готується до свого першого стрибка, або ж спортсменів, які на вихідні втікають від шуму міста, щоб присвятити себе тренуванням, або ж великі сім’ї з дітьми, що вже змалку спостерігають за стрибками та польотами.

Для того, щоб отримати додаткову інформацію можна зателефонувати за номерами: 0677920367, 0679116512 (парашутний спорт); 0964504703, 0674307049 (планерний спорт).

Юлія Вороніна.
Фото автора.

ТЕСТИ

ВМС США випробували нову систему заходу на посадку



ВМС США протестували нову систему посадки літаків і безпілотних літальних апаратів на кораблі й наземні аеродроми JPALS, йдеться в повідомленні прес-служби американських військово-морських сил. Випробування, що тривали 11 днів, проводилися наприкінці травня поточного року на палубі авіаносця CVN-77 "Джордж Буш". У них взяли участь два винищувачі F/A18C Hornet зі складу випробувальної ескадрильї VX-23, а також багатоцільовий вертоліт MH-60S Seahawk з ескадрильї HX-21.

У цілому винищувачі виконали 65 заходів на посадку на палубу авіаносця з торканням і наступним зльотом. Випробування були визнані успішними. За оцінками ВМС США, система посадки JPALS дозволила літальним апаратам виконати точний захід на посадку. Відповідно до діючого графіку, влітку поточного року система JPALS знову пройде випробування, подробиці яких поки не уточнюються.

Нова система точного підльоту й посадки JPALS містить у собі підсистеми GPS, навігації й обміну інформацією з літальними апаратами, що заходять на посадку. Вона повинна суттєво спростити захід на посадку літаків, вертольотів і безпілотників у простих і складних метеорологічних умовах. Раніше повідомлялося, що установка такого встаткування на авіаносці дозволить позбутися вартісних та громіздких РЛС, необхідних для контролю повітряної обстановки.

У перспективі ВМС США планують установити JPALS на всі авіаносці, вертольотоносці й універсальні десантні кораблі. Апаратура стане невід'ємною частиною перспективних американських авіаносців типу "Джеральд Форд". Не виключено, що після початку використання системи JPALS військовими, вона може бути передана в експлуатацію й цивільної авіації.

ЗАКУПКИ

Норвегія збільшує замовлення на F-35

Парламент Норвегії схвалив закупівлю додаткових шести винищувачів F-35A Lightning II, повідомляє Jane's. Нові винищувачі, як очікується, будуть поставлені замовникові в 2017 році. Вартість шести додаткових F-35A оцінюється в 737 мільйонів, однак Норвегія заплатить за них 2,1 мільярда доларів.

До вартості угоди також увійде доставка винищувачів, тренажерів устаткування і підготовка технічного персоналу. Раніше міністерство оборони Норвегії вже розмістило замовлення на чотири бойові літаки.

У цілому Норвегія має намір прийняти на озброєння 52 винищувача, розробкою яких займається американська компанія Lockheed Martin. Вартість усієї партії оцінюється в 9,9 мільярда доларів, включаючи озброєння й надання різних послуг. Згідно з діючим графіком, перші два літаки ВПС Норвегії одержать в 2015-2016 роках. Ці винищувачі перебуватимуть на одній з авіабаз ВПС США й використовуватимуться для підготовки норвезьких пілотів.

УПРАВЛІННЯ ВІЙСЬКАМИ

Генеральний штаб Збройних сил Росії замовив мобільний штабний модуль (МШМ), що складається із двох контейнерів. Як пишуть "Вісті", у контейнерах розміщені засоби зв'язку, необхідні для управління військами із будь-якої точки країни. Модуль може бути перекинуто до будь-якої точки країни, а його підготовка до роботи складе всього 10-15 хвилин. Як очікується, штаб-контейнер буде переданий Міністерству оборони Росії до кінця 2013 року.

Міноборони РФ озброїться пересувним штабом-контейнером



За словами представників корпорації "Проект-Техніка", у якої військові й замовили штабний модуль, випробування першого контейнера із двох, що входять до складу МШМ, уже завершені. У цей час закінчується складання другого контейнера, після чого будуть проведені державні випробування мобільного штабу. Новий модуль придбаний для оперативних груп Генштабу ЗС Росії й буде використовуватися у випадку війни й надзвичайних подій, а також при проведенні спецоперацій.

Довжина одного контейнера в складі МШМ становить п'ять метрів, а другого – шість метрів. У кожному контейнері обладнано чотири-п'ять робочих місць. Модуль оснащений терміналом автоматизованої системи управління військами, автономними джерелами живлення, а також системою життєзабезпечення, яка дозволить офіцерам мобільного штабу працювати в умовах від мінус 50 до 50 градусів за Цельсієм. Вивантаження контейнерів проводиться за допомогою спеціальних гідравлічних опор протягом 15-20 хвилин. Після розгортання мобільного штабу необхідно ще 10-15 хвилин на підключення всіх бортових систем і встановлення зв'язку. Контейнери можна перевозити на військово-транспортних літаках, залізницею або звичайними дорогами.

З МОЛОТКА

Радянські винищувачі на продаж

Міноборони Угорщини оголосило про намір продати застаріле озброєння й техніку, що перебуває у придатному до експлуатації стані, але є занадто вартісною в експлуатації. Про це, як повідомляє Defense News, заявив міністр оборони Угорщини Золтан Борбиро. За його словами, наприкінці 2013 року на торги будуть виставлені винищувачі МіГ-29, основні бойові танки Т-72, військове обладнання й обмундирування.



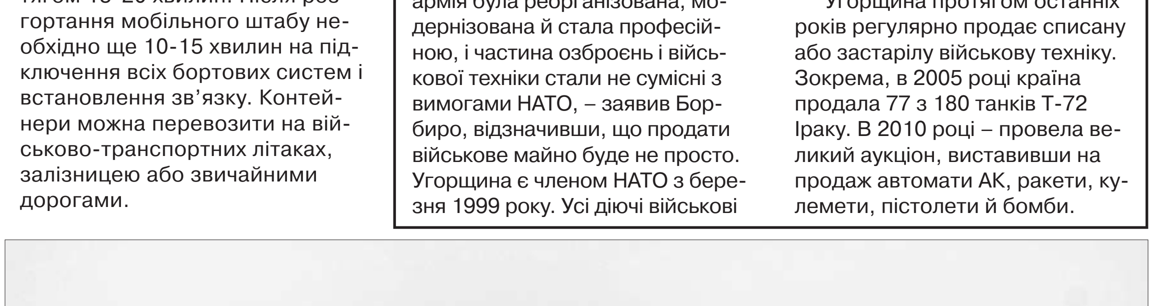
– З того часу, як Угорщина відмовилася від побудови комуністичного суспільства в 1990 році, армія була реорганізована, модернізована й стала професійною, і частина озброєнь і військової техніки стали не сумісні з вимогами НАТО, – заявив Борбиро, відзначивши, що продати військове майно буде не просто. Угорщина є членом НАТО з березня 1999 року. Усі діючі військові програми країни спрямовані на приведення збройних сил у відповідність до стандартів Альянсу.

Угорщина протягом останніх років регулярно продає списану або застарілу військову техніку. Зокрема, в 2005 році країна продала 77 з 180 танків Т-72 Іраку. В 2010 році – провела великий аукціон, виставивши на продаж автомати АК, ракети, кулемети, пістолети й бомби.

БЕЗПІЛОТНИКИ

Франція замовила Reaper

Управління військового співробітництва (DSCA) міністерства оборони США повідомило Конгрес про можливий продаж Франції 16 безпілотних літальних апаратів MQ-9 Reaper, повідомляє Defense Aerospace. За даними управління, міноборони Франції зробило відповідний запит на поставку цієї техніки для підтримки військ, розміщених за кордоном і забезпечення регіональної безпеки. Сума потенційної угоди оцінюється в 1,5 мільярди доларів.

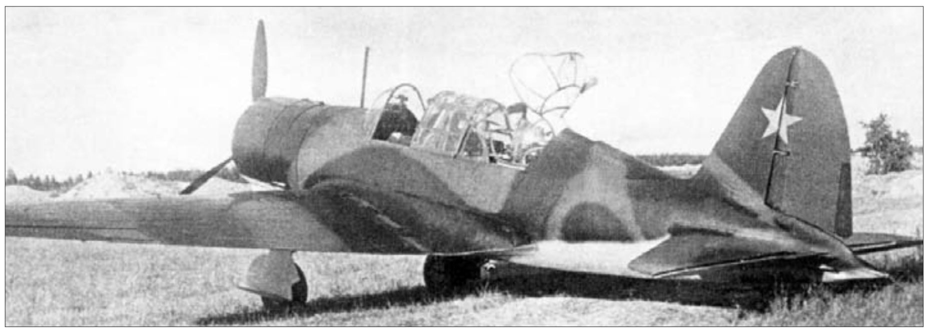


Згідно з розміщеною заявкою, Франція крім безпілотників розраховує придбати вісім мобільних наземних пунктів управління ними, 48 турбовентиляторних двигунів TPE331-10T (16, встановлених на Reaper, і 32 запасних), 40 бортових систем зв'язку, 40 радіолокаційних станцій Lynx із синтезованою апертурою, 40 багатоспектральних систем прицілювання AN/DAS-1, 40 наземних терміналів обробки інформації, 48 систем розпізнавання "свій-чужий" AN/APX-119 і KIV-119, 40 систем інерціальної навігації та 40 систем радіомовлення ARC-210.

Про те, що Франція має намір придбати в США безпілотники Reaper, раніше заявив французький міністр оборони Жан-Верб Ле Дриан. За його словами, міністерство оборони має намір купити в США 12 безпілотних літальних апаратів. Раніше США й Франція також уклали угоду на поставку двох безпілотників MQ-9, які повинні бути поставлені замовникові до кінця поточного року.

Попередні переговори про поставку Франції американських безпілотників почалися в середині грудня 2012 року. Тоді повідомлялося, що Франція обрала безпілотні апарати Reaper, оскільки власний ударний БПЛА Mantis, що розробляється разом з Великобританією, ще не готовий, і термін завершення цього проекту регулярно переноситься.

Первая
в семействе “сушек”



4 июля 1938 года, ровно 75 лет назад, началось серийное производство советского бомбардировщика Су-2 Павла Сухого. Хоть он и имел порядковый номер “2”, на самом деле это была первая “сушка”, так как экспериментальный истребитель Су-1 (И-153) был построен на три года позже. От прочих отечественных бомбардировщиков такого класса Су-2 (ББ-1) отличался хорошим обзором из кабины, ну и, безусловно, передовой технологией изготовления. Что касается хорошего обзора, то это качество позволило использовать Су-2 во второй половине Великой Отечественной войны не только как собственно бомбардировщик, но и в качестве арткорректировщика.

История появления на свет бомбардировщика ближнего действия конструкции Павла Сухого начиналась так. В 1936 году в СССР был объявлен конкурс на разработку многоцелевого самолёта “Иванов”. Участие в конкурсе приняли ЦАГИ (главный конструктор А.Н.Туполев), ЦКБ (главный конструктор Н.Н.Поликарпов), ХАИ (главный конструктор И.Г.Неман), а также Д.П.Григорович, С.А.Кочеригин и С.В.Ильюшин. Самолёт Сухого был сконструирован также в рамках этого конкурса, и уже 25 августа 1937 года выдающийся лётчик-испытатель Михаил Громов впервые поднял в воздух новую машину.

В 1939 году на новом самолёте установили мотор М-88Б мощностью в 1000 л.с. и вооружили его 10 реактивными снарядами РС-82. Этот самолёт, названный Су-2 (или ББ-1 – ближний бомбардировщик), с ноября 1941 года стал выпускаться с мотором М-82 (АШ-82) мощностью в 1400 л. с., причём с ним скорость самолёта достигала 486 км/ч. Производство Су-2 было прекращено в начале 1942 года.

Конструктивно Су-2 представлял собой свободнонесущий одномоторный однокилевый низкоплан смешанной конструкции. Фюзеляж типа монокок с несущей обшивкой, цельнодеревянный, состоял из 20 шпангоутов, связанных между собой четырьмя лонжеронами и несколькими стрингерами, зашитыми фанерной обшивкой-скорлупой. Первые 19 шпангоутов – цельнодеревянные, 20-й состоял из верхней фанерной и нижней дюралевой частей. Обшивка фюзеляжа выполнялась из березового шпона толщиной 0,5 мм, выклеивавшегося на специальной болванке, имевшей форму фюзеляжа. Выклейка шпона производилась под углом 45° к оси самолета. Стык центроплана крыла и фюзеляжа закрывался зализом.

Кабина лётчика закрывалась выпуклым обтекаемым козырьком из оргстекла и высоким сдвижным фонарём, который обеспечивал прекрасный обзор во все стороны. За косым задним срезом фонаря кабины лётчика закреплялся обтекатель турели штурмана, состоявший из неподвижно закрепленной и откидной части. Обе кабины отапливались, что по тем временам вообще было роскошью.

Каркас центроплана крыла самолёта состоял из двух лонжеронов, шести нервюр и двух продольных стенок. Каркас каждой консоли включал два лонжерона, 17 нервюр, заднюю стенку, стрингеры и дополнительную балку в пулеметном отсеке. Обшивка и практически все силовые элементы крыла были изготовлены из дюраля. Для упрощения монтажа топливных баков на нижней поверхности каждой консоли делался большой люк, закрывавшийся крышкой в виде панели.

Механизация крыла включала посадочные щитки и элероны. Щитки располагались как на консолях, так и на центропланной части крыла (в щитках под фюзеляжем имелись окна для обзора вниз из кабины штурмана). Обшивка дюралевая. Элероны имели дюралевый каркас и полотняную обшивку, снабжались весовыми компенсаторами. На левом элероне крепился управляемый триммер.

Киль состоял из дюралевого каркаса и фанерной обшивки. Руль направления был снабжён управляемым триммером.

Стабилизатор цельнодюралевый. Стыки между оперением и фюзеляжем прикрыты зализами. Руль высоты набирался из металлических силовых элементов, в носовой части обшивался дюралем и полностью обтягивался полотном. Имел весовую компенсацию и по триммеру на каждой половине.

Управление самолётом двойное смешанное.

Шасси с хвостовым колесом, убиралось при помощи электрогидравлического привода: главные опоры – навстречу друг другу в фюзеляж, хвостовая – назад в хвостовой люк.

Силовая установка – двухрядный звездообразный 14-цилиндровый мотор М-88 (М-88Б) воздушного охлаждения номинальной мощностью у земли 950 л.с. Винт – трёхлопастной, изменяемого в полете шага, ВИШ-23 диаметром 3,25 м. Капот двигателя имел внешнюю, внутреннюю части и юбку. Внешняя состояла из трех съёмных крышек. Юбка делилась на 2 боковых и нижний секторы. В правом секторе имелся вырез под выхлопной патрубок. Сверху за капотами между лонжеронами закреплялась съёмная панель для подхода к фюзеляжному топливному баку.

Изначально стрелковое вооружение самолёта состояло из 3 пулёметов ШКАС калибра 7,62 мм. Два неподвижно закреплялись в консолях вне зоны ометания винта. Третьим была укомплектована МВ-5 – экранированная турель штурмана. Плюс – размещавшееся в бомбоотсеке бомбовое вооружение.

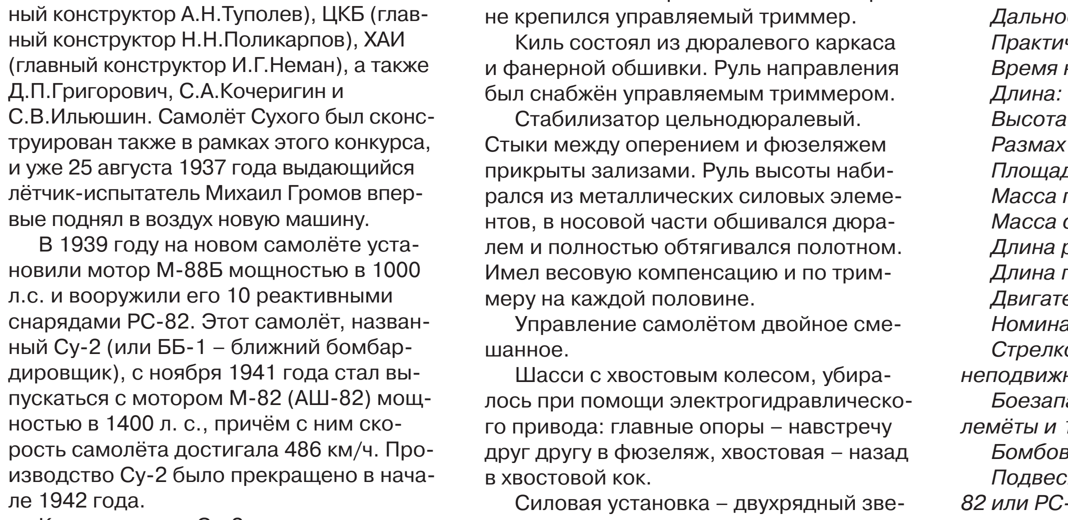
В качестве средства связи использовалась радиостанция РСБ “Двина”, размещённая в кабине штурмана.

Совершив в течение 1941 года около 5000 вылетов на Су-2, советские ВВС потеряли в бою и пропавшими без вести всего 222 этих самолёта, то есть одна потеря приходилась на 22,5 вылета. При этом средние боевые безвозвратные потери советских бомбардировщиков в 1941 году составили 1 самолёт на 14 вылетов, то есть были в 1,61 раз больше. А в частях, имевших на вооружении одновременно Пе-2 и Су-2, отмечались значительно меньшие потери последних, несмотря на формально лучшие ТТХ машин Петлякова: в итоговой сводке 66-й авиадивизии за 1941 год боевые потери Пе-2 определяются в 1 потерю на 32 вылета, а у Су-2 на 1 потерю приходился 71 вылет.

Выпускался самолёт также ещё в двух модификациях – Су-4 и ШБ.

Технические характеристики:
Экипаж: 2 чел.
Максимальная скорость у земли: 430 км/ч
Максимальная скорость на высоте 5850 м: 486 км/ч
Дальность полёта: 910 км
Практический потолок: 8400 м
Время набора высоты 5000 м: 9,8 мин
Длина: 10,46 м
Высота: 3,94 м
Размах крыла: 14,3 м
Площадь крыла: 29 кв.м
Масса пустого: 3220 кг
Масса снаряжённого: 4700 кг
Длина разбега: 380 м
Длина пробега: 290 м
Двигатели: М-82
Номинальная мощность: 1330 л.с.
Стрелковое вооружение: 4 Ч ШКАС неподвижных и 2 Ч ШКАС подвижных
Боезапас: 3400 на неподвижные пулемёты и 1500 на подвижные
Бомбовая нагрузка: 400 кг
Подвесные вооружения: 8 НУРС РС-82 или РС-132

Авиационные историки склонны предполагать, что, если бы на момент начала войны самолётов данного типа в войсках было бы больше, то от этого ВВС РККА только выиграли бы. Но, увы, к 22 июня 1941 года в ВВС РККА полностью был оснащён этими самолётами только один 135-й БАП и еще семь авиаполков получили по несколько Су-2. К тому же, лётчики мало знали эти машины, и потому известны случаи, когда истребители принимали Су-2 за немецкий самолёт. Именно Су-2 из состава 211 БАП оказался первым самолётом, который сбил (по ошибке) в первый же день войны, 22 июня 1941 года, будущий советский ас и маршал авиации Александр Покрышкин. Сбитие наблюдал летевший в той же группе Су-2 Иван Пстыго (также будущий маршал авиации, а после войны – однокурсник Покрышкина по учёбе на Высших офицерских курсах ВВС в Липецке).



Интересен и другой факт, связанный с фронтовой биографией этого самолёта. На Су-2 был совершён единственный известный случай воздушного тарана, совершённого женщиной. 12 сентября 1941 года лётчица Екатерина Зеленко на своём Су-2 сбила один немецкий истребитель Ме-109, после чего у неё закончился боезапас и она таранила второй Ме-109. Тем самым она уничтожила его, но при этом погибла сама.

Подготовил Алексей Тригуб.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

7 – 14 липня



7 липня 1964 р. *народився заступник командувача з виховної та соціально-психологічної роботи – начальник управління з виховної та соціально-психологічної роботи Командування Повітряних Сил Збройних Сил України О.Л.Грунтковський.*



8 липня 1898 р. *народився конструктор порохових ракет Г.Е.Лангемак.*

8 липня 1959 р. *здійснив перший політ бомбардувальник Як-28Л, В.Г.Мухін.*

8 липня 1941 р. *першими звання Героя Радянського Союзу у ВВв отримали льотчики П.Т.Харитонов, С.І.Здоровцев, М.П.Жуков.*

8 липня 1948 р. *відбувся перший політ реактивного фронтового бомбардувальника Іл-28 з двигунами “Нін-1”, В.К.Коккінакі.*



8 липня 1965 р. *народився начальник управління підготовки та застосування авіації – заступник начальника авіації Командування ПС ЗС України І.В. Черепенько.*



8 липня 1968 р. *відбувся перший політ пасажирського літака Бе-30, екіпаж М.І.Михайлова.*

9 липня 1950 р. *народився Президент України – Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України В.Ф. Янукович.*

9 липня 1958 р. *відбувся перший політ дослідного винищувача-перехоплювача П-1 ОКБ П. О. Сухого, Н.І.Коровушкін.*

9 липня 1965 р. *народився головний інженер військ зв’язку та ІС штабу Командування ПС ЗС України П.В.Кадура.*

9 липня 1968 р. *народився командир військової частини А2708 О.І.Шапа.*

9 липня 1976 р. *здійснив перший політ транспортний літак Ан-32 із ТГД АІ-20Д серії 5, екіпаж В.А.Ткаченка.*

9 липня 1989 р. *здійснив перший політ перший серійний літак Іл-96-300, екіпаж С.Г.Близнюка.*

10 липня 1913 р. *було здійснено всеросійський рекорд висоти 3400 м встановлений на літаку С-10 з двигуном “Анзані”.*

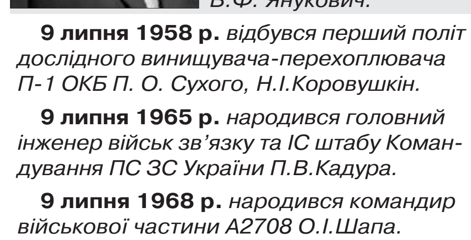
10 липня 1953 р. *народився авіаційний інженер, начальник штабу озброєння ВПС України (1996-2004) П.В.Бралатан.*

10 липня 1967 р. *народився начальник Управління ІТ технологій МО України К.С.Соколов.*

10 липня 1968 р. *відбувся перший політ (висіння) гелікоптера-гіганта В-12, В.П.Колошенко.*

10 липня 1959 р. *здійснив перший політ винищувач-перехоплювач Е-152А, Г.К.Мосолов.*

10 липня 1993 р. *у Кіровограді створено Державну льотну академію.*



10 липня 2007 р. *літаку Ан-26БУС ЗС України присвоєно ім’я “Петро Балабуєв”.*

11 липня 1908 р. *народився Герой Соціалістичної Праці, почесний авіабудівник СРСР П.А.Ефімов.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

7 – 14 липня

11 липня 1930 р. *народився заслужений військовий льотчик, Герой Радянського Союзу Г.А.Баєвський.*

11 липня 1935 р. *народився льотчик-, вертолітник-, парашутист-випробувач К.В.Чернобровкін.*

11 липня 1960 р. *народився начальник Центрального управління військових сполучень ЗС України В.П.Іваненко.*

11 липня 1960 р. *народився начальник відділу безпеки польотів – старший інспектор-льотчик Командування ПС ЗС України С.М.Жидков.*

11 липня 1961 р. *народився заступник начальника логістики з технічного забезпечення – начальник управління технічного забезпечення логістики Командування Повітряних Сил ЗС України В.І. Гриневич.*

12 липня 1876 р. *народився один із перших російських льотчиків С.І.Уточкін.*



12 липня 1903 р. *народився генеральний директор МАПО ім. П.В.Дементьєва П.А.Воронін.*

12 липня 1953 р. *народився військовий льотчик О.І.Головань.*

12 липня 1959 р. *народився начальник інженерно-аеродромного управління Командування Повітряних Сил ЗС України П.І. Яворський.*



12 липня 1962 р. *народився міністр оборони України П.В.Лебедєв.*

12 липня 1985 р. *здійснив перший політ літак ДРЛВ Ан-71 із ТРДД Д-436К, екіпаж С.О.Горбика.*

12 липня 1988 р. *відбувся запуск АМС "Фобос-2".*

13 липня 1896 р. *народився авіаконструктор, творець сімейства літаків типу "безхвостка" і "літаюче крило" Б.І.Черановський.*

13 липня 1955 р. *народився начальник академії Сухопутних військ ім. гетьмана П.Сагайдачного П.П.Ткачук.*



13 липня 1962 р. *здійснено перший випробний пуск МБР Р-16У з шахтної пускової установки.*



13 липня 1977 р. *народився командир окремої бригади армійської авіації Сухопутних військ ЗС України М.М.Саміленко.*

13 липня 1983 р. *на літаку "101" (Ту-144Д СРСР-77114) екіпажем С.Т.Агапова встановлено рекорд швидкості польоту по замкнутому маршруту 1000 км з вантажем 30000 кг. Досягнута середня швидкість 2031,5 км/год.*

14 липня 1937 р. *встановлено перший в СРСР, зареєстрований ФАІ, абсолютний світовий рекорд дальності польоту – 10148 км. Безпосадковий переліт Москва – Північний полюс – Сан-Джасінто (США), М.М.Громов, О.Б.Юмашев, С.О.Данилін на АНТ-25.*

14 липня 1941 р. *вперше застосували реактивну артилерію – батарея БМ-13-16 ("Катюша") капітана І.О.Флерова.*

14 липня 1946 р. *народився заслужений льотчик-випробувач, член Міжнародної асоціації льотчиків-випробувачів В.М.Горбунов.*

14 липня 1958 р. *народився начальник головного управління по роботі з особовим складом ЗС України І.М.Чубенко.*

14 липня 1963 р. *відбувся груповий політ на кораблях "Восток-5" і "Восток-6".*

Огненное небо 1941 года над Черным морем

Продовження. Початок в №21.

О самолете– звене вспомнили, когда началась Великая Отечественная война... Корабли– носители взлетели с Евпаторийского аэродрома и взяли курс на румынский порт Констанца.

В налете участвовало пять бомбардировщиков ТБ– 3 2-го минно-торпедного полка, шесть Пе-2 40-го авиаполка и четыре истребителя И-16 32-го истребительного авиационного полка. Под каждый из двух самолетов ТБ-3 (самолет-матка) было подвешено по паре истребителей И-16, каждый из которых нес по две бомбы ФАБ-250. В целях подавления средств противовоздушной обороны первый удар по мосту нанесли пять бомбардировщиков ТБ-3. Затем на цель пошли шесть "петляковых" и четыре истребителя... Заметим, что еще не доходя до моста истребители отделились от носителей и с планирования вышли на цель. На высоте 1700 метров И-16 вошли в крутое пикирование, сбросив бомбы с высоты 500 метров. Закончив бомбометание советские самолеты с противозенитным маневром на повышенных скоростях ушли на свои аэродромы базирования. Попытка вражеских истребителей преследовать уходящие советские самолеты была безрезультатной... В результате налета несколько мостовых сооружений взлетело в воздух, а одна 140-метровая форма почти целиком рухнула в воду. Нефтепровод под мостом был уничтожен, важнейшая железнодорожная магистраль надолго выведена из строя. При этом особенно отличились летчики Б.Литвинчук, Б.Филимонов, И.Каспаров, П.Данилин, Д.Скрипник (по др. источникам Скрынник) и И.Кузьменко.

13 августа был совершен повторный налет, чтобы помешать восстановительным работам и окончательно разрушить мост. На этот раз носители ТБ-3 доставили 6 истребителей И-16. Группу, как и в первом налете, возглавил командир авиаэскадрильи капитан А.Шубиков. Прорвав огневую завесу зенитного огня истребителя сбросили 12 авиабомб ФАБ-250, 5 из которых поразили цель... Пять прямых попаданий в пролеты моста – для военной авиации начала 40-х годов ХХ ст. – это "высший пилотаж" во всех смыслах этого слова. Все самолеты благополучно вернулись на свои аэродромы...

Отважно и самоотверженно прикрывали воздушные подступы к Севастополю черноморские летчики-истребители 8-го и 32-го иап 62-й авиабригады (командир полковник Г.Дзюба).

25 июля лейтенант Е.Рыжов, летчик 32-го иап на самолете МиГ-3 совершил первый на флоте воздушный таран, сбив при патрулировании на высоте 7 тыс. метров самолет-разведчик противника "Хейнкель-111". От сильного удара Рыжов потерял создание, но на высоте тысячи метров очнулся. Ему удалось вывести самолет из крутого пикирования и посадить на воду. Через три часа его подобрал высланный из базы катер... В последующих воздушных схватках Евграф Михайлович Рыжов сбил еще 15 вражеских самолетов. Ему было присвоено звание Героя Советского Союза (23.10.42 г.).

Заметим, что исходя из особенностей театра, состава сил и учитывая военно-политическую обстановку в связи с начавшейся второй мировой войной, народный комиссар ВМФ конкретизировал задачи, стоящие перед Черноморским флотом. Они сводились к обеспечению господства советского флота на театре. На первое место выдвигалась традиционная для флота операция по уничтожению сил противника на море. На это делалась основная ставка, допускалась явная переоценка крупных надводных кораблей (ядра флота) и недооценка морской авиации, которая считалась обеспечивающим родом сил. В подготовке Черноморского флота к выполнению боевых задач перед войной были допущены, как показало время, явные просчеты. Так, не уделялось должного внимания отработке



взаимодействия разнородных сил флота, отсутствовали десантные корабли специальной постройки, почти не было стационарных оборудованных аэродромов на суше для авиации, ни одна подводная лодка не имела специальных устройств для подводной радиосвязи и т.п.

Авиация в обороне Одессы

На южном фланге войны советская авиация в составе ВВС Одесского военного округа (Южного фронта) и ВВС Черноморского насчитывала 53 эскадрильи (640 экипажей) истребителей и 37 эскадрилий (290 экипажей) бомбардировщиков.

С первых часов войны в боевых действиях приняли участие соединения румынской авиации (в общей сложности располагавшей 8 эскадрильями истребителей и 11 эскадрильями бомбардировщиков).

Ранним утром 22 июня 1941 года в небе над аэродромами Одесского округа появилась армада разномастных самолетов (немецкие "Хейнкели" и "Мессершмитты", английские "Бленхеймы", итальянские "Савойя-Маркетти", французские "Потезы", польские бомбардировщики PZL-37 "Лось" и истребители PZL-11). Противник атаковал 6 аэродромов (из общего числа 107, включая оперативные), на которых базировались подразделения трех полков 20 САД (4 иап, 55 иап, 45 БАП) и одного полка 21 САД (67 иап). Вражескому удару подверглись 4 полка из 12, входивших в состав ВВС округа. Одессу и Кишинев противник в первые дни войны не бомбил...

Советские летчики и зенитчики повсеместно оказали жесткий отпор. Румынская авиация потеряла безвозвратно 11 самолетов, в том числе 9 двухмоторных бомбардировщиков. Немцы потеряли безвозвратно один "Ме-109", сбитый в районе г.Балта, три "Хейнкеля-111" получили повреждения.

Наиболее активно 22 июня действовали истребители 67 иап. Летчики полка совершили 117 боевых вылетов и сбили 18 самолетов противника. Собственные потери составили 6 самолетов "И-16". Ни одного самолета не потерял в этот день 4 иап, имевший на вооружении 60 "МиГов". Достоверно был сбит один "Бленхейм" противника, причина весьма скромного результата – это отсутствие достойного противника – 4 иап базировался в районе Кишинев – Григориополь, где вражеская авиация особой активности не проявляла.

Безвозвратных потерь не было и в 55 иап, хотя три "МиГа" были повреждены при налете противника на аэродром Бельцы. Самыми тяжелыми потерями дня 22 июня оказалась потеря на земле 5 бомбардировщиков (3 "СБ" и 2 "ПЕ-2") из состава 45 БАП... В целом, безвозвратные потери ВВС Одесского военного округа составили, с учетом поврежденных и учебных машин, чуть более одного процента (!) от исходной численности боевых самолетов, а это примерно 25-30 единиц.

20 САД – это самая крупная авиадивизия Одесского военного округа (325 самолетов по состоянию на 1 июня 1941 года) и лучше всех вооруженная (122 новейших "МиГ-3" в двух истребительных полках). Если после столкновения с такой махиной "летающий музей" румынских ВВС смог, потеряв десяток самолетов, вернуться на свои базы, то это вполне можно оценивать, как сказано в приказе командира 20 САД генерал-майора Осипенко по итогам первого дня войны "неприятель ушел безнаказанно". Заметим, что из-за незнания внешнего вида летчиками-истребителями новейших советских самолетов ("суперконспирация"!) в первый день войны летчик 55 иап А.Покрышкин (тот самый!) "завалил" бомбардировщик "Су-2", принадлежащий 211 БАПу той же 20 САД. После явной неудачи, постигшей немецко-румынскую авиацию 22 июня, активность боевых действий в воздухе заметно снизилась. Стороны собирались с силами, вели воздушную разведку и обменивались спорадическими ударами.

Во второй половине июля в полосе войск Южного фронта разгорелись упорные бои. На правом фланге 11-я немецкая и 3-я румынская армии продвигались на Первомайск. На центральном участке войска 4-й румынской армии 16 июля овладели Кишиневом, продолжая двигаться в направлении Вознесенска, а частью сил – в направлении Одессы с задачей отрезать пути отхода войскам левого крыла Южного фронта. В целях обороны приморского фланга Южного фронта, в том числе для прикрытия Одессы, была создана Приморская группа войск. 19 июля ее реорганизовали в Отдельную Приморскую армию (командующий генерал-лейтенант Г.Сафронов), которая получила задачу прикрыть одесское направление. Против Приморской армии, оборонявшей Одессу, действовала крупная немецко-румынская группировка войск. Вначале противник сосредоточил под Одессой 11 дивизий. Однако упорное сопротивление защитников Одессы вынудило немецко-румынское командование непрерывно усиливать группировку войск, действовавшую в этом районе, и довести ее численность к 20 августа до 17 дивизий и 7 бригад. Противник сосредоточил здесь большое количество самолетов. В результате он имел многократное превосходство в живой силе, танках и авиации. На 20 августа общая численность защитников города достигла 34 500 человек. Несмотря на это, на Черноморском флоте было твердо решено оборонять Одессу до последней возможности. Военный совет Черноморского флота в директиве от 27 июня дал командиру Одесской военно-морской базы указание об организации обороны базы.

"Одессу не сдавать и оборонять до последней возможности..."

В основу плана обороны Одессы легла директива Ставки Верховного Командования Главнокомандующему Юго-Западным направлением и командующему Южным фронтом, в копиях – командующим Юго-Западным фронтом и Черноморским флотом от 5 августа 1941 года. Директива требовала: "Одессу не сдавать и оборонять до последней возможности, привлекая к делу Черноморский флот".

Далі буде.

Ігор Чичкань. Людмила Кошелєва.
Матеріал до друку підготував Володимир Алєксєєв.

Воздушные силы Польши

Закінчення. Початок в №24.



В третьем эшелоне ближнего действия намечается использовать комплексы ПВО производства Польши. Основу третьего эшелона составят мобильные ПЗРК, а также артиллерийские и ракетные артиллерийские комплексы. Они будут способны поражать воздушные цели на дальностях 5-6 км и высоте до 4 км. С учетом сложной экономической ситуации в минимальном количестве, необходимом для поддержки сборочной линии польского концерна "Бумар", планируется выпуск на его производственной базе ПЗРК "Гром". Концерн поставлял также мобильный зенитный комплекс ПВО "Кобра" (CNPEP Radwar Kobra) для СВ Индонезии. В него входит: РЛС MMSR; четыре пусковые установки "Поправ" с четырьмя ЗУР "Гром" (модифицированный вариант лицензионной "Иглы-1") на каждой; две командные машины WD-95 (WD-2001), а также 12 зенитных установок ЗУР-23-2КС, усиленных ЗУР "Гром".

В 2009 году Министерство национальной обороны Польши приобрело 234 ЗУР и 41 ПУ данного комплекса, в 2010-м году 37 ЗУР и 19 ПУ. Не исключена поставка дополнительных ЗРК "Поправ" и РЛС.

С 2006 года подразделение "Квантум электроник" военной технической академии (Варшава) совместно с "Бумар" и ZM Mesko разрабатывает усовершенствованный вариант ПЗРК "Гром", получивший обозначение "Перун". Ожидалось, что новая ракета будет принята на вооружение в 2012 году, однако точных данных об этом пока нет. Стоимость проекта "Перун" составляет 42 млн долларов. Основными целями программы являются увеличение скорости ракеты, дальности и высоты поражения цели, защищенности от средств РЭП, обеспечение возможности применения ЗУР против воздушных целей с малой эффективной отражающей поверхностью включая беспилотные летательные аппараты и боеприпасы дальнего действия. Пусковая установка "Перун" в боевом положении будет иметь массу 16,9кг, что несколько превышает параметры ПУ "Гром" (16,5кг). ЗУР оснащена новым неконтактным взрывателем, который может программироваться в зависимости от типа цели. Боевая часть перепроектирована для использования высокоэнергетического взрывчатого вещества нового поколения CL-20 и готовых осколочных поражающих элементов, что увеличивает ее массу на 10 проц. Усовершенствованная ракета обладает возможностью поражать цели, приближающиеся со скоростью 400м/с.

По мнению польских экспертов, построенная таким образом система ПВО позволит обеспечить защиту от самолетов и вертолетов, БПЛА, крылатых и баллистических ракет. Кроме того, она будет совместима со средствами ПВО НАТО. Предусматривается, что 60 проц. вооружения, составляющих основу концепции, будет производиться на предприятиях ВПК Польши. Руководство концерна "Бумар" предполагает, что это связано не только с инвестициями в польскую оборонную промышленность, но и с технологиями, которые можно будет получить в процессе сотрудничества с MBDA. По мнению представителей обеих фирм, системы, входящие в состав "Щита Польши", в будущем можно было бы предлагать также иностранным покупателям.

Таким образом, средства ПВО, состоящие на вооружении ВС Польши, исчерпали потенциал по модернизации и до 2018 год будут сняты с вооружения. Система ПВО, основанная на ЗРК "Пэтриот" (США), по расчетам западных специалистов, сможет заступить на боевое дежурство не ранее 2015 года. Собственная система ПВО страны может быть создана не ранее 2025 года при условии достаточного финансирования, которым. Польша в настоящее время не располагает.

Радиотехнические войска (Wojska Radiotechniczne)

Основными задачами РТВ Воздушных сил Польши являются радиолокационная разведка воздушного пространства, радиотехническое обеспечение действий авиации и ПВО, ведение РЭБ.

Ниже приводится их состав и дислокация.

1-й Центр радиоэлектроники (1 Ośrodek Radioelektroniczny) в Гроже-це (Grójec), на него замыкаются:

-2-й радиоэлектронный батальон в Лидсбарк Варминском (Lidzbark Warmiński) ;

-3-й радиоэлектронный батальон в Сандомире.

3-я радиотехническая бригада (3 Brygada Radiotechniczna) во Вроцлаве, в неё входят:

-3-й Сандомирский радиотехнический батальон в Сандомире;

-8-й Щетинский радиотехнический батальон в Липовце;

-31-й радиотехнический батальон в Бабках;

-34-й радиотехнический батальон в Хойнице.

На вооружении РТВ состоят, в основном, РЛС советского производства, прошедшие модернизацию под стандарты НАТО, и вышеупомянутые итальянские РЛС RAT-31DL.

Кроме вышеперечисленных соединений частей и подразделений, в состав ВС Польши входят:



Высшая офицерская школа (Wyższa Szkoła Oficerska Sil Powietrznych) в Деблине.

Две школы подготовки младшего командного состава (Szkoła Podoficerska Sil Powietrznych) в Кошалине и Деблине.

Летный лицей (Ogólnokształcące Лицей Lotnicze) в Деблине.

Командование службы управления воздушным движением Вооруженных Сил Польши (Szefostwo służby Ruchu Lotniczego Sil Zbrojnych Rzeczpospolitej Polskiej) в Варшаве.

Центр парашютной подготовки Воздушных сил (Ośrodek Szkolenia Wysokościowo-Ratowniczego Spadochronowego Sil Powietrznych) в Познани-Кржешине.

Центральный полигон Воздушных сил в Устке.

Показательный оркестр авиации Воздушных сил в Познани.

Четыре гарнизонных оркестра в Бытоме, Радоме, Кошалине и Деблине.

Исходя из вышесказанного можно сделать вывод, что несмотря на гарантию защиты государственного суверенитета и государственных интересов, которую дало вступление в самый мощный в мире оборонительный союз – НАТО, глубокий экономический кризис, забота об укреплении национальных Вооруженных сил является одним из приоритетов политики республики Польша.

Интересно, заставят ли приведенные факты основательно подумать наш политикум перед окончательным принятием решения о дальнейшем планируемом сокращении нашей армии и, в частности, Воздушных Сил Украины?

Воздушные силы армии Словацкой Республики



Конец социалистической Чехословакии в 1989 году во время мирной Бархатной революции означал также конец Чехословакии как целого государства и привёл к созданию в марте 1990 года Чешской и Словацкой Федеративной Республики, а затем, с 1 января 1993 года, двух отдельных государств – Словакии и Чехии ("бархатный развод"). Словакия стала членом НАТО 29 марта 2004 года, Евросоюза 1 мая 2004 года, 21 декабря 2007 года вошла в Шенгенскую зону, а 1 января 2009 года вошла в зону Евро.

Вооружённые силы Словакии состоят из сухопутных войск и военно-воздушных сил, войск противовоздушной обороны, пограничных войск и войск гражданской обороны. Численность армии составляет 14 000 солдат и офицеров. С 1 августа 2005 года отменена всеобщая воинская повинность, состоялся переход к профессиональной армии. Военный бюджет с 2004 года составляет 2% от ВВП (1,35-1.4 миллиардов долларов США). Словакия принимала участие в миротворческих миссиях ООН в Афганистане, Боснии и Герцеговине , Косове и Метохии.

Воздушные силы Словакии (словацк. Vzduš né sily) – являются одним из видов вооруженных сил Армии Словацкой Республики. Образованы в 1939 году. Численность 5100 человек. Словацкие воздушные силы принимали участие во второй мировой войне, в том числе в боях на Восточном фронте, на стороне гитлеровской Германии. После влились в состав ВВС Чехословакии. Воссозданы вновь в 1992 году. Командующий Воздушными Силами генерал-майор Юрай Баранек (Generálmajor Juraj Baránek).

Структура и базирование

Командование воздушных сил (словацк. Veliteľstvo vzduš ných sí l) со Штабом операций (Operačný š táb) расположено в г.Зволен.

Смешанное крыло имени генерала-майора Отто Смика (Zmieš ané krí dlo generála Otta Smika), базируется на аэродроме в Слиаче. На вооружении находятся истребители МиГ-29СД, МиГ-29УБС и учебно – боевые Л-39СМ.

Транспортное крыло имени генерала-майора Милана Растислава Штефаника (Dopravné krí dlo generála Milana Rastislava Š tefánika), базируется на аэродроме в деревне. Кухиня, район Малацки. Оснащено военно-транспортными самолетами Ан-26 и чешскими Л-410, в том числе и в варианте ВИП.

Вертолётное крыло имени генерала-полковника Яна Амбруша (Vrtuľní kové krí dlo generálplukovní ka Jána Ambruš a), на аэродроме в Прешове. На вооружении находятся боевые вертолеты Ми-24, транспортно-боевые Ми-8 и Ми-17, вертолетами транспортными и связи – Ми-2.

Противовоздушная ракетная бригада (Protilietadlová raketová brigáda),со штабом в Нитре на вооружении имеет ЗРК С-300ПМ1, Куб, Стрела-2(производства Чехии), ПЗРК типа Стрела и Игла.

Бригада управления контроля и наблюдения (Brigáda velenia, riadenia a prieskumu), со штабом в Зволене. На вооружении состоят РЛС и средства связи и управления в основном советского производства или типа, модернизированные под стандарты НАТО.

История Воздушных Сил Армии Словацкой Республики

Одной из "темных лошадок", принимавших участие во 2-й Мировой войне, были ВВС Словакии. Правда их действия в качестве первого союзника Люфтваффе едва ли могли быть полноценными, так как на вооружение состояли довольно устаревшие типы авиатехники. Но, тем не менее, сам факт участия словаков в войне с Польшей, а позднее с СССР, был умело использован гитлеровской пропагандой. Что же касается боевых качеств, то сами ВВС Словакии были скорее "занозой" в теле Люфтваффе, нежели "мизинцем на руке".

После оккупации 15 марта 1939 года Германией Чехословакии, Словацкая республика была объявлена суверенной. Сразу же стали создаваться и ВВС, сформированные на базе ВВС Чехословакии. Словакам досталось 358 боевых самолетов, в том числе 66 Авиа В-534, 16 Вк-534 и 101 Лётов С-328. Почти вся боевая авиация, за исключением подразделений, переброшенных в Словакию в сентябре 1938 года во время всеобщей мобилизации, входила в 3-й авиаполк имени генерала Штефаника. В его состав входило 4 боевые перуги (по численности соответствующие полкам) и одна запасная. Первые включали в себя 12 лёток (эскадрилий), а последняя – различные учебные и технические подразделения. Основной авиабазой были Пештяны. В полку насчитывалось до 1400 человек, командовал полком подполковник Я.Амбруш, известный пилотажник.

В конце 1940 года все словацкие авиационные подразделения участвовали в боях с венграми. Словакам эта мини-война стоила 12-ти сбитых самолетов, 5 авиаторов погибли, один попал в плен и один был ранен.

Готовящаяся к нападению на Польшу Германия планировала привлечь к этой операции и вооруженные силы Словакии. На территории страны располагались части вермахта и Люфтваффе (на словацких аэродромах базировалось 175 самолетов из состава 4-го Воздушного флота). Однако действия были весьма ограниченными. По словацким данным один польский самолет был сбит, а второй – сбит предположительно.

В конце июля 1941 года все шесть действующих эскадрилий были отправлены на Восточный фронт. Участвуя в боях на киевском направлении, словаки показали себя не с лучшей стороны, так из всех В-534 остался всего один, который был отправлен домой. Часты были случаи перелета на советскую сторону. Вся авиатехника была изношенной и срочно нуждалась в замене. Германская сторона сочла нужным обратить на это внимание только в 1942 году, когда словакам были переданы следующие самолеты: 30 Клемм Кл-35В, 30 Фокке-Вульф ФВ-44, 30 Гота Го-145, 6 Арадо Ар-96Б, 10 французских С-445. Кроме них были предоставлены и более современные самолеты: 10 трехмоторных СМ-84бис, 14 разведчиков ФВ-189, 10 Физлеров "Шторьх", два Хе-111, 14 Мессершмиттов Ме-109Е, 2 ЮнкерсаЮ-52 и 6 Юнкерсов В-34.

Тем временем из словацких летчиков была сформирована истребительная эскадрилья. Обученная в Германии она получила истребители Ме-109Е. Эскадрилья действовала на Восточном фронте в районе Майкопа, прикрывая подразделения "Словацкого стойкого дивизиона". Эффективность действий была очень низкой, что однако не помешало доктору Геббельсу заявить о 154 сбитых словаками советских самолетах. На самом деле эта цифра не соответствует действительности, так как словацкие пилоты избегали участия в столкновениях с советскими истребителями и при их появлении уходили домой.

Далі буде.

Матеріали до друку підготував Володимир Алєксєєв.

ЛЕГКА АТЛЕТИКА



Українська "четвірка" найкраща в Європі

Добіг кінця командний чемпіонат Європи з легкої атлетики, який проходив у британському Гейтсхеді. Армійські спортсмени традиційно продемонстрували найкращі результати.

Спортсменка команди майстрів з легкої атлетики ЦСК ЗС України працівник Збройних Сил України Олеся Повх виборола золоту медаль на дистанції 100 метрів.

Працівник Збройних Сил України Марія Ремень виборола золото на дистанції 200 метрів.

Старший солдат Ганна Ярощук дистанцію 400 метрів з бар'єрами здолала за 55,27 секунд та здобула срібло.

У командній першості (естафета 4 по 100 метрів) кращий результат сезону в Європі показала четвірка, до якої входить Олеся Повх та Марія Ремень. Відповідно у них – "золото".

ДОСЯГНЕННЯ

Тріумф армійців на чемпіонаті Європи

Закінчився чемпіонат Європи зі стрибків у воду де армійські спортсмени вибороли цілу низку нагород. Ми сповіщали Вас про здобутки армійських спортсменів у перші дні змагань. Завершення чемпіонату також не обійшлось без перемог спортсменів ЦСКА.

Солдати строкової служби Дмитро Меженський та Олександр Горшковозов здобули бронзу у синхроні (10 метрів).

Солдат строкової служби Олександр Бондар здобув золото у стрибках з десятиметрової вишки. Армієць Олександр Горшковозов виборов бронзу у синхроні (3 метри).

Загалом українська збірна зуміла здобути чотири золоті медалі, одну срібну та дві бронзові медалі й стати чемпіоном командного заліку.

Голова Центрального спортивного клубу Збройних Сил України Вадим Височин особисто привітав спортсменів та тренерів команди, високо відзначив результати роботи, та побажав успішного виступу у майбутніх змаганнях.

ГОРДІСТЬ ВІЙСЬКА

Юлія Прокопчук: "З китаянками можна і потрібно боротися"

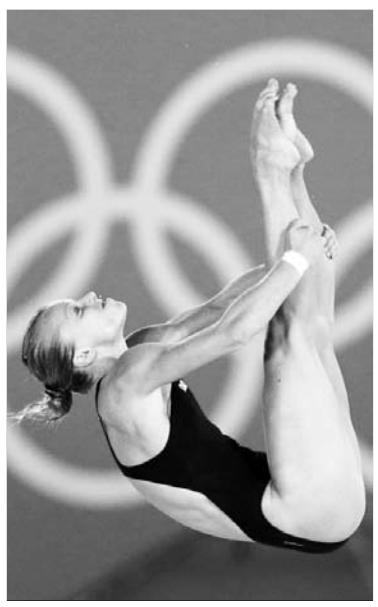
Збірна України зі стрибків у воду тріумфально повернулася з чемпіонату Європи! В активі нашої команди сім медалей і беззаперечне перше загальнокомандне місце, не в останню чергу завдяки зусиллям Юлії Прокопчук.
На континентальній першості у Ростоку українка здобула відразу дві золоті медалі (одну у стрибках з вежі, а іншу – у міксті з Олександром Бондарем) і розповіла свою історію успіху.



Юлія Прокопчук:
Дата народження: 23.10.1986
Військове звання: сержант військової служби за контрактом
Посада: тренер
Спортивне звання: Заслужений майстер спорту
Дата прибуття: 2003
Вид програми: стрибки у воду
Результати 2008: ЧЄ-2;ЧУ-1
Результати 2009: ЧЄ-5,ЧУ-1
Результати 2010: ЧЄ-2,ЧУ-1
Результати 2011: КУ-1, ЧЄ-3
Результати 2012: ЧЄ-1,2
Тренер: А.Руденко

– Вітаємо тебе, Юліє! Два золота з чемпіонату Європи – це просто фантастика!

– Так, емоції мене переповнюють, адже це є найкращим досягненням на чемпіонаті Європи – дві найвищі сходинки п'єдесталу. Тим паче, що у міксті із Сашею Бондарем ми стрибаємо вперше, і ось так от одразу на перше місце із сумою балів 413.2. Зізнатися, коли стрибала свою програму з вежі, то була впевнена у власних силах, тут я сама за себе відповідала.



– А загальний результат став для тебе приємною несподіванкою?

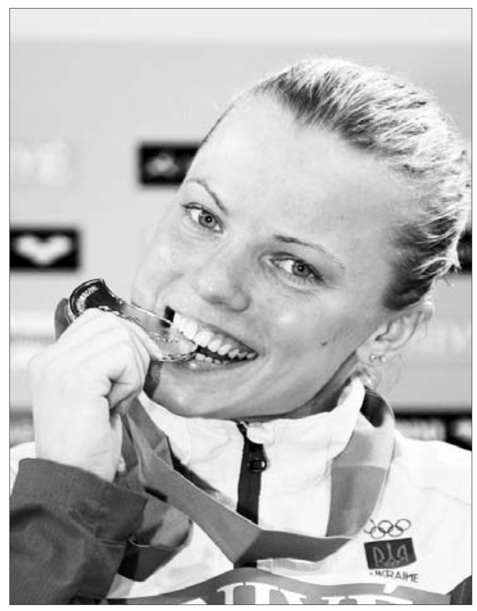
– Коли ми їдемо на змагання, то завжди налаштовані на максимум. Коли я сама стрибала, то знала, що можу виграти без проблем. У минулому році я була чемпіонкою Європи, і потрібно було захистити титул, красиво закінчити змагання. А перемога у міксті стала приємним сюрпризом.

– Чому ця впевненість покинула тебе на Олімпійських Іграх у Лондоні? Адже до останньої спроби ти йшла на другому місці…

– Так, невпевненість в собі мала місце. Я не очікувала, що зможу так близько підійти до олімпійського п'єдесталу пошани. А якби була так само налаштована, як і на Європі, можна було б сміливо боротися за олімпійську медаль.

– Розкажи про мікроклімат всередині колективу, адже сім медалей з чемпіонату Європи – це просто неперевершено!

– Ми відчували підтримку всіх колег-спортсменів, тренерів, керівництва Федерації. Всі вірили у нас. Тільки й говорили, що ми – кращі. І спортсмени на трибунах підтримували один одного. Дуже приємно, коли ти після стрибка випливаєш з води і чуєш овації від співвітчизників на свою адресу. У нас сформувався дуже дружній колектив.



– За місяць у Барселоні стартує чемпіонат світу зі стрибків у воду. Чи встигнеш ти відновитися до того часу, і чи змінюватимеш щось у своїй програмі?

– Відновитися встигну, у цьому немає сумніву. Я вже хочу тренуватися (сміється – авт.). До світової першості було б непогано підійти в такій самій формі, як і до чемпіонату Європи. З такою сумою балів, яку я набрала у Ростоку, а саме 373.30, можна поборотися і за медаль на чемпіонаті світу. Тож, будемо стрибати ту ж саму програму. Я впевнена, що навіть з китаянками можна і потрібно боротися.

– Як ти відпочиваєш від спорту? Чи є в тебе хобі?

– Відпочиваю в колі рідних і близьких. А на хобі немає часу – систематичні тренування.

– За останньою інформацією, у Києві невдовзі з'явиться сучасний спортивний комплекс для стрибків у воду.

– Так, це дуже добре. Адже нині у столиці є лише один нормальний басейн – ЦСКА. З появою власного комплексу, я впевнена, буде підвищуватися рівень спортсменів, приходитимуть більше людей як у секції, так і просто подивитися на змагання.

– В Україні стрибки у воду мають багаті традиції, однак низьку аудиторію. Як вважаєш, чому так сталося?

– Навіть не знаю. Напевне, тому, що левову частку вболівальників свого часу "забрали" футбол, баскетбол…

– Тебе впізнають на вулиці?

– Поки що ні (сміється – авт.).

За матеріалами champion.com.ua

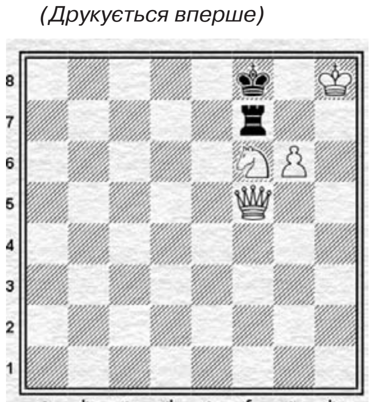


Випуск №8

Атака на короля!

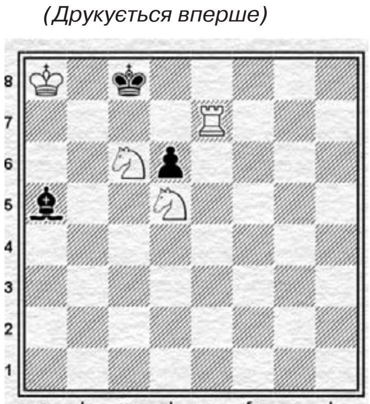
Як заставити всі білі фігури (крім короля) в одному із варіантів захисту чорних поставити мат? Таких варіантів по три у кожній задачі. І кожна біла фігура в певному варіанті завдає вирішального удару чорному королю. Такі задачі складати складно, але якщо додати зусиль, то можливо знайти ще "невідкриті" позиції. Спробуйте це зробити!

Задача №19
М.Пархоменко
(Друкується вперше)



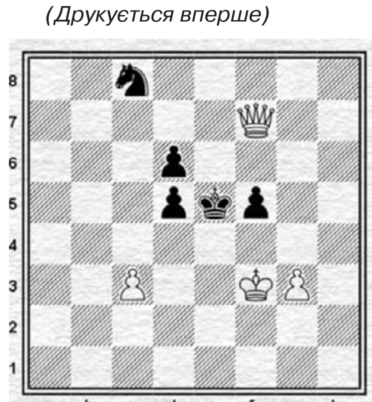
Мат за 2 ходи (4+2)

Задача №20
М.Пархоменко
(Друкується вперше)



Мат за 2 ходи (4+3)

Задача №21
М.Пархоменко
(Друкується вперше)



Мат за 2 ходи (4+5)

Перевірте розв'язок *("КУ" № 26 24-28 червня 2013 р.)*

Задача №16
I. 0....Kpg2:h1; 1.Cf3x.
II. 0....Kpg2:h3; 1.Cf1x

Задача №17
1. 0-0x?; 1. Kpe2x.
Чорний король на поле "a1" попав лише через поля "d2","d1". Таким чином, білому королю довелося рухатися і рокіровка неможлива.

Задача №18
1. Kc7x?;
0....b7:a6. 1. Kpg2! a5.
2. Krf3 a4. 3. Kpe4 a3.
4. Kpd5 a2. 5. Kpc6 a1Ф.
6. Cb7x.

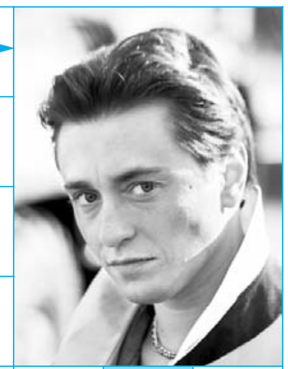
М.Пархоменко.

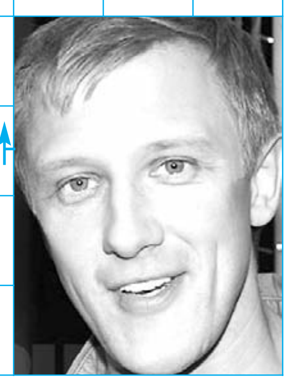
ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96, 0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Відповідальний секретар: О.Олехнович.
Перший редактор Сергій Свенцицький.
Тир. 20372 Зам. № 132224.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ

Хімічний елемент
Столиця держави у Європі
Монарх-самодержець
Персонаж В. Шекспіра
Супутник Юпітера
Псевдонім абата д'Ербле
Офіційна розписка
Англійський артист
Майстер повітряного бою
Французький письменник
Валка в'ючних тварин із вантажем
Чоловіче ім'я
Крем для взуття
Держава у Південній Азії
Місто у Франції
Монтан
Стара корова (зах.)
Зовнішність людини
Англійський письменник
Герой грецької міфології
Міра земельної площі
Гірська система в Азії
Літера абетки
Великий степовий птах
Армія генерала Власова
Мережа АЗС
Озеро в Туреччині
Слава, хвала (релігійне)
Продукт літературної роботи
Розмінна монета в Лаосі
Одиниця виміру земельної площі
Верхній одяг з хутра
Марка літака
Малосвідома людина
Вел. група людей спільного походження
Група островів у Тихому океані
Невелике селище в Сибіру
Псевдонім М. Алі
Кавказька виноградна горілка
Жуйна рогата худоба
Спирт
Ізраїльський парламент
Віршова стопа
Музичний інструмент
Російський поет
Столиця держави у Тихому океані
Чоловіче ім'я
Орган зору
Найвідоміший фінансист США
Річка в Німеччині
Окіст
Півострів у Чорному морі
Марка літака
Вид шашок

ЦІКАВО

Гривня визнана найгарнішою валютою світу

Королевою "конкурсу краси" серед валют стала українська гривня, обійшовши понад 50 інших "суперниць" з усього світу. Змагалися не лише у красі, а й у міцності, банківському забезпеченні та платоспроможності.

Швейцарські фінансисти розглянули понад 50 найпопулярніших валют під час щорічного засідання комісії з естетики Міжнародного Фінансового Банку (IFB), повідомляє ICTV.

П'ятірка найгарніших валют наступна:

1. Українська гривня
2. Австралійський долар
3. Євро
4. Болгарський лев
5. Американський долар

Валюти оцінювалися за багатьма критеріями: окрім естетичного оформлення грошових знаків бралися до уваги їх платоспроможність, банківське забезпечення, історичне значення зображення на валюті (особистості та архітектурні споруди), міцність.

Цікаво, що екзамен на міцність "провалив" канадський долар – він рвався найчастіше. Також тендітними виявилися англійський фунт та латвійський лат.

У Євпаторії з'явився дорожній знак "Місце для поцілунків"

У курортному місті прагнуть нагадати перехожим про людей, яких вони люблять.



Газета "Республіка. Тижневик Криму" за підтримки керівництва Євпаторії встановила жартівливий дорожній знак "Місце для поцілунків". Розташований він у парковій прибережній зоні міста, на вулиці Горького.

"Нехай цей знак, несе людям заряд любові та позитиву! Знак добре виглядає на фотографіях, і ми розраховуємо, що тепер цей куточок у парку буде притягувати молодят і закохані парочки", – сказав, виступаючи на відкритті знаку, редактор газети Дмитро Жмуцький.

Організатори акції мають за мету долучити до неї усі регіони України. "Республіка" готова надати розроблений художником графічний формат знака іншим регіонам України. Цей "романтичний" покажчик виготовлений за такою ж технологією і стандартами, як і звичайні інформаційно-сервісні знаки, і кріпиться на звичайні дорожні стовпи.

Зазначимо, що Євпаторія стала третім містом Криму, де з'явилося "Місце для поцілунків". Раніше такі покажчики були встановлені в Сімферополі (на перехресті вулиць Пушкіна і Горького) та в Феодосії (на перетині вулиць Земська і Галерейна). Також є схожий знак – "Kiss Place" із малюнком парочки, яка цілується у центрі Львова. Який вказує до однієї з кав'ярень, де, вочевидь, і пропонується робити означене.

Підготувала Наталія Ярмілко.

АВТОДРОМ

Citroen представив Grand C4 Picasso

Минулого місяця компанія Citroen офіційно представила семимісний мінівен Grand C4 Picasso нового покоління. Модель побудована на новій модульній платформі EMP2 групи PSA Peugeot Citroen.



Це шасі вже використовувалося для створення нинішніх C4 Picasso і Puegeot 308. Колісна база новинки становить 2,84 метра, що на 11 сантиметрів більше у порівнянні з попередником. При цьому габаритна довжина моделі залишилася без змін і складає 4,59 метра. Обсяг багажного відділення – 645 літрів при складеному третьому ряді крісел. Якщо ж другий ряд відсунути вперед на максимально можливу відстань, то корисний простір збільшиться до 700 літрів.

Grand C4 Picasso нового покоління одержав два дисплеї – семидюймовий сенсорний на центральній консолі та 12-дюймовий над ним, який може транслювати, наприклад, дані навігаційної системи або фотографії в Hd-Якості із зовнішніх носіїв, підключених через Usb-порт. Перший монітор, у свою чергу, відповідає здебільшого за управління системами авта. Зокрема, з його допомогою можна регулювати температуру в салоні або управляти аудіосистемою.

До моторного ряду моделі увійшли три дизельні мотори. Найпотужніший із них – Bluehdi 150 – продукує 152 кінські сили й відповідає при цьому стандартам "Євро-6". Інші дизелі – e-Hdi 90 і e-Hdi 115 – є представниками мікро-гібридного сімейства. Усі двигуни можуть агрегатуватися шеституступінчастою механічною коробкою передач або "роботом" ETG6. До списку обладнання Grand C4 Picasso нового покоління увійшли системи кругового огляду й автоматичного паркування, функція спостереження за сліпими зонами бічних дзеркал заднього виду, активний круїз-контроль, а також система попередження про можливе зіткнення попереду. В Європі Citroen Grand C4 Picasso надійде у продаж восени. У Європі мінівен коштуватиме від 23 тис. євро.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".